

Brusel 3. července 2024
(OR. en)

10678/24

Interinstitucionální spis:
2023/0271(COD)

CODEC 1438
TRANS 275
PE 169

INFORMATIVNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 – výsledek prvního čtení v Evropském parlamentu (Štrasburk 11. až 14. března 2024)

I. ÚVOD

Zpravodajka Tilly MEZTOVÁ (Verts/ALE, LU) předložila jménem Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zprávu o výše uvedeném návrhu nařízení, která obsahovala 263 změn návrhu (změny 1 až 263). Žádná další změna předložena nebyla.

II. HLASOVÁNÍ

Při hlasování dne 12. března 2024 přijalo plenární zasedání Evropského parlamentu změny 1 až 263 návrhu nařízení.

Takto pozměněný návrh Komise představuje postoj Parlamentu v prvním čtení, který je uveden v jeho legislativním usnesení obsaženém v příloze této poznámky.

P9_TA(2024)0127

Využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, změna směrnice 2012/34/EU a zrušení nařízení (EU) č. 913/2010

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. března 2024 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0443),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0304/2023),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 25. října 2023¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2024²,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0069/2024),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Úř. věst. C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Sdělení o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ stanoví milníky, které mají ukázat cestu dopravního systému Unie k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že by železniční nákladní doprava měla do roku 2030 vzrůst o 50 % a do roku 2050 by se měla zdvojnásobit; vysokorychlostní železniční doprava by se měla do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit a pravidelná hromadná doprava na vzdálenost kratší než 500 km by měla být v rámci Unie do roku 2030 uhlíkově neutrální. K dosažení těchto cílů se železniční doprava musí stát atraktivnější z hlediska cenové dostupnosti, spolehlivosti a **služeb** lépe **přizpůsobených** potřebám cestujících a zasilatelů nákladu.

¹⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020)0789 final ze dne 9. prosince 2020.

Pozměňovací návrh

(2) Sdělení o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ stanoví milníky, které mají ukázat cestu dopravního systému Unie k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že by železniční nákladní doprava měla do roku 2030 vzrůst o 50 % a do roku 2050 by se měla zdvojnásobit; vysokorychlostní železniční doprava by se měla do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit a pravidelná hromadná doprava na vzdálenost kratší než 500 km by měla být v rámci Unie do roku 2030 uhlíkově neutrální. K dosažení těchto cílů se železniční doprava musí stát atraktivnější z hlediska cenové dostupnosti, spolehlivosti a **přístupnosti a služby musí být** lépe **přizpůsobené** potřebám cestujících a zasilatelů nákladu.

¹⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020)0789 final ze dne 9. prosince 2020.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2a) Základním cílem tohoto nařízení je zvýšit využití železniční infrastruktury, a tím posílit podíl železnice na všech druzích dopravy. Toto nařízení však samo o sobě nemůže vyřešit cíle v oblasti dekarbonizace a přechodu na jiné druhé dopravy. Členské státy i Komise by měly pokračovat v práci na mnoha dalších prvcích, které mohou přispět k dalšímu zvýšení kapacity železniční infrastruktury a přepravní kapacity, jako je například sdružování vlakových tras, harmonizace rychlosti, efektivní přestupy cestujících, používání delších vlaků s větší hmotností na nápravu, zavádění harmonizovaného systému ERTMS v celé Evropě, jakož i automatizovaný provoz vlaků.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2b) Pro usnadnění výrazného přechodu na jiný druh dopravy a dosažení cílů stanovených ve strategii udržitelné a inteligentní mobility je důležité řešit účinnost železnice s cílem posílit multimodální aspekt konkurence mezi různými druhy dopravy. Je proto také třeba zvážit další opatření na zvýšení konkurenceschopnosti železnice, například snížení poplatků za přístup k

infrastruktury. Vzhledem ke zvýšené poptávce po kapacitě železnic v osobní i nákladní dopravě bude rovněž nutné investovat do realizace těchto opatření na zvýšení kapacity.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2d) Cíle přechodu na železniční dopravu na úrovni EU vyžadují vnitrostátní cíle založené na konkrétních vnitrostátních plánech vypracovaných členskými státy na základě přístupu zdola nahoru.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5) Řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy je pro dobré fungování železničního odvětví zásadní. Provoz železniční dopravy musí být pečlivě plánován a koordinován, aby vlaky s velmi rozdílnými charakteristikami, jako je rychlost a brzdná dráha, mohly bezpečně sdílet stejné koleje. Optimální řízení kapacity vytváří více příležitostí pro služby železniční dopravy a zvyšuje jejich spolehlivost. Regulace by měla provozovatelům infrastruktury poskytnout dostatečnou flexibilitu pro účinné řízení kapacity a zároveň zajistit, aby se všemi

(5) Řízení kapacity železniční infrastruktury a **řízení železniční** dopravy je pro dobré fungování železničního odvětví zásadní. Provoz železniční dopravy musí být pečlivě plánován a koordinován, aby vlaky s velmi rozdílnými charakteristikami, jako je rychlost a brzdná dráha, mohly bezpečně sdílet stejné koleje. Optimální řízení kapacity vytváří více příležitostí pro služby železniční dopravy a zvyšuje jejich spolehlivost, **což je obzvláště důležitý požadavek pro rostoucí trh nočních vlaků a také pro ambice přesunout zboží na nákladní železniční**

železničními podniky bylo zacházeno bez diskriminace, pokud jde o přístup k síti.

dopravu. Regulace by měla provozovatelům infrastruktury poskytnout dostatečnou flexibilitu pro účinné řízení kapacity a zároveň zajistit, aby se všemi železničními podniky bylo zacházeno bez diskriminace, pokud jde o přístup k síti.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Směrnice 2012/34/EU uznává právo členských států nepoužít pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury na určité části železniční sítě nebo na určité železniční služby, pokud by takové vyloučení z oblasti působnosti práva Unie nemělo vliv na fungování jednotného evropského železničního prostoru. Tato vyloučení **by se** měla uplatňovat i nadále a členské státy by si měly ponechat právo požadovat taková vyloučení i v budoucnu v souvislosti s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh

(6) Směrnice 2012/34/EU uznává právo členských států nepoužít pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury na určité části železniční sítě nebo na určité železniční služby, pokud by takové vyloučení z oblasti působnosti práva Unie nemělo vliv na fungování jednotného evropského železničního prostoru. **Ačkoli jsou** tato vyloučení **přísně omezená**, měla **by se** uplatňovat i nadále a členské státy by si měly ponechat právo požadovat taková vyloučení i v budoucnu v souvislosti s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Pravidla a postupy řízení kapacity železniční infrastruktury by měly **lépe odrážet** potřeby všech segmentů

Pozměňovací návrh

(7) Pravidla a postupy řízení kapacity železniční infrastruktury by měly **nediskriminačním způsobem zohledňovat**

železničního trhu. Měly by zejména zohlednit nutnost dlouhodobé stability dostupné kapacity pro služby osobní dopravy a krátkodobé flexibility pro nákladní dopravu, aby bylo možné reagovat na poptávku na trhu. Proces řízení kapacity by proto již neměl být zaměřen převážně na roční období, ale měl by být rozvržen do tří po sobě jdoucích fází – strategického plánování kapacity, plánování služeb železniční dopravy a přidělování kapacity a přizpůsobení a nové naplánování kapacity. Zavedení lépe vymezených a strukturovaných fází, které by umožnily dlouhodobé plánování a krátkodobé přizpůsobení při řízení kapacity, by mělo přínos zejména pro služby, které se hůře plánují předem nebo jejichž zajištění je složitější, jako jsou nákladní vlaky a přeshraniční osobní vlaky.

a uspokojovat potřeby všech segmentů železničního trhu. Měly by zejména zohlednit nutnost dlouhodobé stability dostupné kapacity pro služby osobní dopravy a krátkodobé flexibility pro nákladní dopravu, aby bylo možné reagovat na poptávku na trhu. Proces řízení kapacity by proto již neměl být zaměřen převážně na roční období, ale měl by být rozvržen do tří po sobě jdoucích fází – strategického plánování kapacity, plánování služeb železniční dopravy a přidělování kapacity a přizpůsobení a nové naplánování kapacity. Zavedení lépe vymezených a strukturovaných fází, které by umožnily dlouhodobé plánování a krátkodobé přizpůsobení při řízení kapacity, by mělo přínos zejména pro služby, které se hůře plánují předem nebo jejichž zajištění je složitější, jako jsou nákladní vlaky a přeshraniční osobní vlaky, **včetně nočních vlaků**.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Stále větší část železniční sítě Unie je buď přetížená, nebo se přetížení blíží, a nemůže vyhovět potřebám kapacity železniční infrastruktury všech žadatelů a podpořit další růst objemu železniční dopravy. Očekává se, že rozvoj infrastruktury a digitalizace v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu vypracovanou podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, zejména evropského systému řízení železničního provozu

Pozměňovací návrh

(8) Stále větší část železniční sítě Unie je buď přetížená, nebo se přetížení blíží, a nemůže vyhovět potřebám kapacity železniční infrastruktury všech žadatelů a podpořit další růst objemu železniční dopravy. Očekává se, že rozvoj infrastruktury a digitalizace v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu vypracovanou podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797^{1a}, zejména evropského systému řízení železničního provozu

(„ERTMS“), povede ve střednědobém až dlouhodobém horizontu ke zvýšení dostupné kapacity. Provozovatelé infrastruktury však budou muset udělovat přednost pro využívání přetížených úseků. Aniž jsou dotčeny obecné zásady přednosti stanovené členskými státy v rámci pro přidělování kapacity infrastruktury, měli by provozovatelé infrastruktury rozhodovat o přednostech pomocí transparentních a harmonizovaných metodik, které objasňují, jak byly zohledněny sociální, hospodářské a environmentální faktory a jak ovlivňují jejich rozhodnutí.

(„ERTMS“), povede ve střednědobém až dlouhodobém horizontu ke zvýšení dostupné kapacity. Provozovatelé infrastruktury však budou muset udělovat přednost pro využívání přetížených úseků. Aniž jsou dotčeny obecné zásady přednosti stanovené členskými státy v rámci pro přidělování kapacity infrastruktury, měli by provozovatelé infrastruktury rozhodovat o přednostech pomocí transparentních a harmonizovaných metodik, které objasňují, jak byly zohledněny sociální, hospodářské a environmentální faktory a jak ovlivňují jejich rozhodnutí. ***Tato socioekonomická a environmentální kritéria a modely by měla být založena na uznávaných metodách a nejlepších dostupných poznatcích. Proto by Komise měla být zmocněna přijmout akt v přenesené pravomoci, kterým se stanoví postupy, kritéria a metodiky. Při přípravě tohoto aktu v přenesené pravomoci by Komise měla spolupracovat s Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury (ENIM) a Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA), která byla zřízena nařízením (EU) 2016/796.***

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

(8a) Současná kapacita železniční infrastruktury není dostatečná, aby bylo možné dosáhnout cílů Unie pro přechod z jiných druhů dopravy na železnici pro rok 2030 a 2050. Naopak, v letech 1990 až 2021 se železniční síť v Unii zmenšila o 12 000 km. Dosažení cílů Unie pro přechod na jiné druhy dopravy primárně závisí na zvýšení účinnosti železnice a posílení železniční kapacity, přičemž toto posílení vyžaduje investice do údržby, obnovy a nové výstavby železniční infrastruktury. To zahrnuje využití vnitrostátních rozpočtů, Nástroje pro propojení Evropy (CEF) zřízeného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153^{1a} a soukromých investic k řešení klíčových chybějících spojení a odstranění existujících překážek, jakož i odpovídající úroveň financování údržby. Členské státy by měly zejména zabránit zhoršení stavu železniční infrastruktury a minimalizovat dopad možných omezení kapacity zajištěním dostatečného, stabilního a včasného dlouhodobého financování prostřednictvím víceletých dohod o plnění, které by měly být uzavřeny mezi členským státem a provozovateli infrastruktury na období nejméně pěti let.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Strategické plánování kapacity by mělo zlepšit vytížení železniční infrastruktury předvídáním poptávky po službách železniční dopravy a zohledněním plánovaného rozvoje, obnovy a údržby infrastruktury. Mělo by zajistit, aby byla kapacita železniční infrastruktury přidělována způsobem, který maximalizuje hodnotu služeb železniční dopravy pro společnost. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit, aby strategické plánování poskytovalo postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě a aby bylo základem pro přidělování kapacity.

Pozměňovací návrh

(9) Strategické plánování kapacity by mělo zlepšit vytížení železniční infrastruktury předvídáním poptávky po službách železniční dopravy a zohledněním plánovaného rozvoje, obnovy a údržby infrastruktury. Mělo by zajistit, aby byla kapacita železniční infrastruktury přidělována způsobem, který maximalizuje hodnotu služeb železniční dopravy pro společnost, **a to s přihlédnutím k socioekonomickému a environmentálnímu dopadu**. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit, aby strategické plánování poskytovalo postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě a aby bylo základem pro přidělování kapacity. **Žadatelé, Evropská železniční platforma (ERP), zákazníci služeb železniční dopravy a jejich sdružení a veřejné orgány Unie a členských států by měli být konzultováni během strategického plánování a měli by mít příležitost nabídnout podnět ke studii „Analýza očekávaného vývoje trhu dopravy, jak je uvedeno v článku 15“ a nabídnout nezávislé připomínky k těmto závěrům.**

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) Při přidělování kapacity by se provozovatelé infrastruktury měli řídit strategickými plány poskytování kapacity a

Pozměňovací návrh

(11) Při přidělování kapacity by se provozovatelé infrastruktury měli řídit strategickými plány poskytování kapacity a

zároveň zajistit, aby byla kapacita přidělována v souladu s poptávkou na trhu spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem mohou být některé žádosti o kapacitu zamítnuty a plán poskytování kapacity musí být pravidelně aktualizován, aby odrážel skutečnou poptávku.

zároveň zajistit, aby byla kapacita přidělována v souladu s poptávkou na trhu spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem mohou být některé žádosti o kapacitu **uspokojeny alternativní kapacitou nebo** zamítnuty, **není-li jiná možnost**, a plán poskytování kapacity musí být pravidelně aktualizován, aby odrážel skutečnou poptávku.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Na několika vnitrostátních železničních trzích je provozovatel infrastruktury součástí vertikálně integrované holdingové společnosti s jedním nebo více provozovateli osobní a nákladní dopravy. Při přidělování kapacity těmto železničním podnikům je pro řádné fungování trhu nanejvýš důležité, aby byla kapacita přidělována spravedlivým, přiměřeným a nediskriminačním způsobem. Zejména citlivé informace sdílené s provozovatelem infrastruktury v rámci procesu přidělování kapacity by měly být považovány za důvěrné.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

(12) Různé segmenty železničního trhu mají různé schopnosti předvídat své potřeby kapacity železniční infrastruktury. Zejména někteří poskytovatelé služeb nákladní dopravy nemusí být schopni určit své potřeby kapacity včas, aby bylo možno zahrnout je do jízdního řádu sítě, tj. do ročního plánu provozu vlaků a vozového parku, a nemusí se včlenit do jeho ročního časového rozvrhu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli být schopni nabídnout kapacitu v dostatečné kvalitě a množství i pro služby železniční dopravy, které mají nestabilní poptávku, jsou organizovány v relativně krátkém časovém období, zahrnují více než jednu jízdu vlaku a mohou být provozovány opakovaně po dobu, která se nemusí shodovat s obdobím platnosti jízdního řádu.

(12) Různé segmenty železničního trhu mají různé schopnosti předvídat své potřeby kapacity železniční infrastruktury. Zejména někteří poskytovatelé služeb nákladní dopravy nemusí být schopni určit své potřeby kapacity včas, aby bylo možno zahrnout je do jízdního řádu sítě, tj. do ročního plánu provozu vlaků a vozového parku, a nemusí se včlenit do jeho ročního časového rozvrhu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli být schopni nabídnout kapacitu v dostatečné kvalitě a množství i pro služby železniční dopravy, které mají nestabilní poptávku, jsou organizovány v relativně krátkém časovém období, zahrnují více než jednu jízdu vlaku a mohou být provozovány opakovaně po dobu, která se nemusí shodovat s obdobím platnosti jízdního řádu. ***Tento typ nabídky kapacity by mohl být nabízen také v balíčku minimálních předem vypočtených nevyhrazených tras, které lze následně přidělit v krátkém čase.***

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 a (nový)

(12a) V členských státech se používají různé postupy plánování jízdního řádu a tyto koncepce by měly být zohledněny v rámci strategického plánování kapacity. Tyto postupy vyžadují větší koordinaci mezi provozovateli infrastruktury přes hranice, zejména pokud provozovatel infrastruktury dopředu plánuje kapacitu s

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Významný podíl železniční nákladní dopravy je dálkový a vyžaduje přeshraniční koordinaci provozovatelů infrastruktury. Politický cíl zvýšit podíl železniční dopravy se opírá také o rostoucí přeshraniční osobní dopravu. Pro usnadnění a podporu rostoucí přeshraniční dopravy v jednotném evropském železničním prostoru je nutné zajistit větší soudržnost a harmonizaci pravidel a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. V souladu s tím by měla být posílena úloha Evropské sítě provozovatelů infrastruktury s cílem pověřit ji vypracováním pokynů pro harmonizované provádění tohoto nařízení o postupech a metodikách řízení kapacity železniční infrastruktury a aktivní koordinací přeshraniční kapacity a dopravy. Evropská síť provozovatelů infrastruktury by měla zejména vytvořit evropské rámce pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti.

Pozměňovací návrh

(14) Významný podíl železniční nákladní dopravy je dálkový a vyžaduje přeshraniční koordinaci provozovatelů infrastruktury. Politický cíl zvýšit podíl železniční dopravy se opírá také o rostoucí přeshraniční osobní dopravu. Pro usnadnění a podporu rostoucí přeshraniční dopravy v jednotném evropském železničním prostoru je nutné zajistit větší soudržnost a harmonizaci pravidel a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. V souladu s tím by měla být posílena úloha Evropské sítě provozovatelů infrastruktury s cílem pověřit ji vypracováním pokynů pro harmonizované provádění tohoto nařízení o postupech a metodikách řízení kapacity železniční infrastruktury a aktivní koordinací přeshraniční kapacity a dopravy. Evropská síť provozovatelů infrastruktury by měla zejména vytvořit evropské rámce pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti. ***Při vytváření těchto evropských rámců by měly být konzultovány také železniční podniky, žadatelé a další provozní zúčastněné strany.***

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Evropské rámce vypracované Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury by měly poskytnout pokyny, které by měl provozovatel infrastruktury v maximální míře dodržovat, přičemž by si měl zachovat odpovědnost za svá provozní rozhodnutí. Provozovatelé infrastruktury by měli odůvodnit jakékoli odchylky od rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury. Má se za to, že tento přístup zajišťuje rovnováhu mezi potřebami koordinace a uplatňování harmonizovaných přístupů v jednotném evropském železničním prostoru a potřebou přizpůsobit postupy a metodiky specifickým okolnostem daných zeměpisných oblastí. Po pěti letech uplatňování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, zda stav sbližování postupů a metodik a účinnost procesu koordinace mezi provozovateli infrastruktury, jakož i celkový pokrok při vytváření jednotného evropského železničního prostoru opravňují k zavedení sekundárních právních předpisů, které by nahradily prvky evropských rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury.

Pozměňovací návrh

(15) Evropské rámce vypracované Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury by měly poskytnout pokyny, které by měl provozovatel infrastruktury v maximální míře dodržovat, přičemž by si měl zachovat odpovědnost za svá provozní rozhodnutí. Provozovatelé infrastruktury by měli odůvodnit jakékoli odchylky od rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury, **kteřé by měly být povoleny pouze ve výjimečných případech a měly by podléhat schválení vnitrostátního železničního regulačního subjektu**. Má se za to, že tento přístup zajišťuje rovnováhu mezi potřebami koordinace a uplatňování harmonizovaných přístupů v jednotném evropském železničním prostoru a potřebou přizpůsobit postupy a metodiky specifickým okolnostem daných zeměpisných oblastí. Po pěti letech uplatňování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, zda stav sbližování postupů a metodik a účinnost procesu koordinace mezi provozovateli infrastruktury, jakož i celkový pokrok při vytváření jednotného evropského železničního prostoru opravňují k zavedení sekundárních právních předpisů, které by nahradily prvky evropských rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15a) Pro zajištění hladce fungující evropské železniční sítě a posílení přeshraniční a železniční dopravy pro nákladní i osobní dopravu provozované ve více sítích by měly být agentuře ERA přiděleny nové úkoly. Agentura ERA by při plnění svých nových úkolů měla úzce spolupracovat se sítí ENIM a s koordinátorem sítě.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15) Zdroje agentury ERA jsou nedostatečné vzhledem k rozsahu navrhovaných rozšířených úkolů agentury a míře ambicí Unie v rámci tohoto nařízení. Částka finančních prostředků přidělených na plnění úkolů agentury ERA podle tohoto nařízení by tedy měla být čerpána z nepřidělených rozpětí ve víceletém finančním rámci (VFR) nebo by měly být mobilizovány prostřednictvím jiných než tematických zvláštních nástrojů VFR. Vzhledem k tomu, že návrh Komise na revizi VFR nezvýšil rozpočet agentury ERA, nemůže být navýšení prostředků pro agenturu ERA vyváženo kompenzačním snížením plánovaných výdajů v rámci Nástroje pro propojení Evropy – Doprava, ani vést ke snížení finančních prostředků v jiných programech Unie.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

(17) Provoz železniční infrastruktury vyžaduje nejen úzkou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, ale také silnou interakci s železničními podniky a dalšími zúčastněnými stranami, které se přímo podílejí na železniční a multimodální dopravě a logistických operacích. Proto je nutné zajistit strukturovanou koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.

Pozměňovací návrh

(17) Provoz železniční infrastruktury vyžaduje nejen úzkou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, ale také silnou interakci s železničními podniky a dalšími zúčastněnými stranami, které se přímo podílejí na železniční a multimodální dopravě a logistických operacích. Proto je nutné zajistit strukturovanou koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami. ***Za účelem posílení úlohy železničních podniků a žadatelů se zřizuje platforma ERP jako poradní orgán sítě ENIM. Součástí platformy ERP mohou být také provozovatelé servisních zařízení a terminálů, zainteresované strany v oblasti multimodální kapacity, jako jsou námořní a vnitrozemské vodní přístavy, a vlastníci dalších zařízení služeb souvisejících se železnicí. Síť ENIM by měla konzultovat s platformou ERP před přípravou na přijetí evropských rámců pro řízení kapacity, řízení dopravy a řízení výkonnosti. Kromě toho by platforma ERP mohla poskytnout síti ENIM bližší pohled na vývoj trhu a také by mohla vydávat stanoviska z vlastního podnětu k jakýmkoli návrhům nebo rozhodnutím sítě ENIM a agentury ERA.***

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) Spolehlivost služeb železniční dopravy je jedním z aspektů, které zákazníci železnice nejvíce oceňují. Spolehlivost časových rozvrhů je rovněž kritickým aspektem pro hladké fungování železničního systému, kde existují silné interakce mezi službami a síťovými externalitami. Z tohoto důvodu by měly být odchylky od časového rozvrhu omezeny na minimum. Kromě toho by měl být zaveden systém vhodných pobídek na podporu plnění závazků ze strany provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších příslušných zúčastněných stran. Uvedené pobídky by měly být hospodářské i nehospodářské povahy.

Pozměňovací návrh

(18) Spolehlivost služeb železniční dopravy je jedním z aspektů, které zákazníci železnice nejvíce oceňují, **a v neposlední řadě je to kritický požadavek nově vznikajícího trhu nočních vlaků, kde zákazníci a žadatelé o železniční služby potřebují s dostatečným předstihem vědět, jak mohou být jejich služby provozovány.** Spolehlivost časových rozvrhů je rovněž kritickým aspektem pro hladké fungování železničního systému, kde existují silné interakce mezi službami a síťovými externalitami. Z tohoto důvodu by měly být odchylky od časového rozvrhu omezeny na minimum. Kromě toho by měl být zaveden systém vhodných pobídek na podporu plnění závazků ze strany provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, **provozovatelů zařízení služeb** a dalších příslušných zúčastněných stran. Uvedené pobídky by měly být hospodářské i nehospodářské povahy.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Průběžné sledování kvality železniční infrastruktury a dopravních služeb je předpokladem pro zlepšení výkonnosti těchto služeb. Je **proto** nezbytné vytvořit transparentní a objektivní systém ukazatelů, který poskytne zpětnou vazbu o aspektech výkonnosti, jež jsou důležité pro

Pozměňovací návrh

(19) Průběžné sledování kvality železniční infrastruktury a dopravních služeb je předpokladem pro zlepšení výkonnosti těchto služeb. **Provozovatelé infrastruktury by proto měli monitorovat výkonnost služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy a provádět**

různé provozní zúčastněné strany a pro konečné zákazníky služeb železniční dopravy. Hlavní funkce tohoto systému by se měla zaměřit na sledování plnění závazků přijatých provozními zúčastněnými stranami a na pokrok ve výkonnosti v průběhu času, přičemž by se měly zohlednit různé okolnosti a charakteristiky v rámci železničního odvětví. Při vytváření takového systému a analýze jeho výstupů by Komise **měla** mít možnost opřít se o nezávislé odborníky v podobě orgánu pro přezkum výkonnosti. Tento orgán by měl být schopen poskytovat Komisi nezávislé poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost služeb železniční dopravy a řízení infrastruktury.

srovnávání jejich výkonnosti. Provozovatelé infrastruktury by při stanovování vlastních výkonnostních cílů v plánu měli konzultovat s vnitrostátními regulačními orgány, vnitrostátními ministerstvy a Komisí s cílem zajistit, že tyto cíle jsou v souladu s unijními výkonnostními cíli. Je také nezbytné vytvořit transparentní a objektivní systém ukazatelů, který poskytne zpětnou vazbu o aspektech výkonnosti, jež jsou důležité pro různé provozní zúčastněné strany a pro konečné zákazníky služeb železniční dopravy. Hlavní funkce tohoto systému by se měla zaměřit na sledování plnění závazků přijatých provozními zúčastněnými stranami a na pokrok ve výkonnosti v průběhu času, přičemž by se měly zohlednit různé okolnosti a charakteristiky v rámci železničního odvětví. Při vytváření takového systému a analýze jeho výstupů by Komise **a agentura ERA měly** mít možnost opřít se o nezávislé odborníky **s hlubokými znalostmi železničního odvětví** v podobě orgánu pro přezkum výkonnosti. Tento orgán by měl být schopen poskytovat Komisi **a agentuře ERA** nezávislé **odborné** poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost služeb železniční dopravy a řízení infrastruktury.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

(20) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru by měli provozovatelé infrastruktury v úzké

Pozměňovací návrh

(20) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru by měli provozovatelé infrastruktury v úzké

spolupráci s Komisí, orgánem pro přezkum výkonnosti a příslušnými zúčastněnými stranami **vytvořit a** zavést společný rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec by měl zajistit, aby všichni provozovatelé infrastruktury v EU používali společné zásady a metodiky pro měření výkonnosti prostřednictvím dohodnutých ukazatelů. Rámec by měl umožnit určit nedostatky ve výkonnosti železniční sítě EU. Měl by zajistit, aby provozovatelé infrastruktury stanovovali výkonnostní cíle způsobem, který zohledňuje specifika sítě, kterou spravují, ale zároveň zajišťuje soudržnost při určování nejvýznamnějších nedostatků ve výkonnosti. Rámec by měl provozovatelům infrastruktury umožnit spolupracovat na úrovni EU při určování opatření k řešení nedostatků ve výkonnosti a sledovat jejich dopad. Provozovatelé infrastruktury by měli ve spolupráci v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury a s přihlédnutím ke stanovisku orgánu pro přezkum výkonnosti a Komise tento rámec pravidelně přezkoumávat, aby bylo zajištěno, že odpovídá svému účelu.

spolupráci s Komisí, **agenturou ERA**, orgánem pro přezkum výkonnosti a příslušnými zúčastněnými stranami zavést společný rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec by měl zajistit, aby všichni provozovatelé infrastruktury v EU používali společné zásady a metodiky pro měření výkonnosti prostřednictvím dohodnutých ukazatelů. Rámec by měl umožnit určit nedostatky ve výkonnosti železniční sítě EU. Měl by zajistit, aby provozovatelé infrastruktury stanovovali výkonnostní cíle způsobem, který zohledňuje specifika sítě, kterou spravují, ale zároveň zajišťuje soudržnost při určování nejvýznamnějších nedostatků ve výkonnosti. Rámec by měl provozovatelům infrastruktury umožnit spolupracovat na úrovni EU, **mimo jiné i v rámci agentury ERA**, při určování opatření k řešení nedostatků ve výkonnosti a sledovat jejich dopad. Provozovatelé infrastruktury by měli ve spolupráci s **agenturou ERA** v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury a s přihlédnutím ke stanovisku orgánu pro přezkum výkonnosti a Komise tento rámec pravidelně přezkoumávat, aby bylo zajištěno, že odpovídá svému účelu.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Železniční regulační subjekty by měly spolupracovat na úrovni Unie, aby zajistily soudržné uplatňování regulačního rámce a jednotné zacházení se žadateli v celém jednotném evropském železničním prostoru. Měly by tak činit prostřednictvím Evropské sítě železničních regulačních

Pozměňovací návrh

(22) Železniční regulační subjekty by měly spolupracovat na úrovni Unie, aby zajistily soudržné uplatňování regulačního rámce a jednotné zacházení se žadateli v celém jednotném evropském železničním prostoru. Měly by tak činit prostřednictvím Evropské sítě železničních regulačních

subjektů s cílem vypracovat společné postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou podle tohoto nařízení oprávněny. Za tímto účelem by měla **Evropská síť železničních regulačních subjektů** plnit koordinační úkoly a přijímat nezávazná doporučení a stanoviska, která by neměla mít vliv na pravomoci železničních regulačních subjektů nebo provozovatelů infrastruktury.

subjektů (**ENRRB**) s cílem vypracovat společné postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou podle tohoto nařízení oprávněny. Za tímto účelem by měla **síť ENRRB** plnit koordinační úkoly a přijímat nezávazná doporučení a stanoviska, která by neměla mít vliv na pravomoci železničních regulačních subjektů nebo provozovatelů infrastruktury. **Síť ENRRB by měla ověřit slučitelnost evropských rámců s regulačními cíli nařízení. Regulační dohled by měl být koncipován tak, aby zabránil tomu, aby vnitrostátní rozhodnutí narušovala harmonizované postupy popsané v evropských rámcích, ledaže se uplatní výjimky stanovené v tomto nařízení.**

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) Účinné řízení železniční kapacity a dopravy vyžaduje výměnu údajů a informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Tato výměna může být podstatně efektivnější a účinnější s podporou interoperabilních digitálních nástrojů a pokud možno automatizace. Specifikace pro interoperabilitu by proto měly být zavedeny přednostně a měly by být dále rozvíjeny, aby držely krok s technologickým vývojem a novými procesy navrženými v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh

(23) Účinné řízení železniční kapacity a dopravy vyžaduje výměnu údajů a informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Tato výměna může být podstatně efektivnější a účinnější s podporou interoperabilních digitálních nástrojů a pokud možno automatizace. Specifikace pro interoperabilitu by proto měly být zavedeny přednostně a měly by být dále rozvíjeny, aby držely krok s technologickým vývojem a novými procesy navrženými v tomto nařízení. **Aby se zajistil rychlý vývoj a provedení, měla by být Komise zmocněna přijmout akt v přenesené pravomoci za účelem**

provedení a správy integrovaného digitálního řízení evropské železniční dopravy. Jelikož je agentura ERA evropským systémovým orgánem pro využití telematiky, měla by být úzce zapojena do vývoje a provádění digitálních nástrojů uvedených v článku 62 tohoto nařízení, aby se zajistilo, že jsou v souladu s TSI pro využití telematiky ve smyslu definice uvedené ve směrnici (EU) 2016/797 a v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2016/796.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 23 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(23a) Pracovníci mají zásadní význam pro efektivní fungování železničního odvětví. Pro větší zefektivnění služeb a zvýšení jejich kvality je nezbytná digitalizace. Digitalizaci a automatizaci kapacity železnic a řízení dopravy musí doprovázet rozvoj digitálních dovedností zaměstnanců v tomto odvětví. Další školení a investice do rozšíření digitálních kompetencí s ohledem na nové digitální požadavky umožní pracovníkům přizpůsobit se a pozitivně přispět k dobrému fungování odvětví prostřednictvím lepší komunikace a schopnosti řešit neočekávané události.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí

(29) Hodnocení ex post týkající se nařízení (EU) č. 913/2010²⁰ dospělo k závěru, že dopad nařízení je příliš omezený na to, aby přispělo k přechodu ze silniční dopravy na železniční. Spolupráce mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury při správě železniční infrastruktury byla navíc z přeshraničního hlediska stále neúčinná. Hodnocení rovněž ukázalo, že oddělené řízení kapacity na koridorech pro železniční nákladní dopravu a na zbytku sítě není efektivní. Na provozování kapacity železniční sítě by se měl vztahovat jednotný regulační rámec, který by konsolidoval související ustanovení směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Nařízení (EU) č. 913/2010 a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity by proto měla být zrušena a nahrazena tímto nařízením.

²⁰ SWD(2021) 134 final ze dne 2. června 2021.

Pozměňovací návrh

(29) Hodnocení ex post týkající se nařízení (EU) č. 913/2010²⁰ dospělo k závěru, že dopad nařízení je příliš omezený na to, aby přispělo k přechodu ze silniční dopravy na železniční. Spolupráce mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury při správě železniční infrastruktury byla navíc z přeshraničního hlediska stále neúčinná. Hodnocení rovněž ukázalo, že oddělené řízení kapacity na koridorech pro železniční nákladní dopravu a na zbytku sítě není efektivní. Na provozování kapacity železniční sítě by se měl vztahovat jednotný regulační rámec, který by konsolidoval související ustanovení směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Nařízení (EU) č. 913/2010 a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity by proto měla být zrušena a nahrazena tímto nařízením. ***Příslušné články nařízení 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě by měly být odpovídajícím způsobem změněny.***

²⁰ SWD(2021) 134 final ze dne 2. června 2021.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(29a) Podobně by měl být zajištěn soulad s následujícími prováděcími nařízeními, a

to pro pravidla přidělování v zařízeních služeb (prováděcí nařízení 2017/2177) a pro postupy a kritéria týkající se rámcových dohod (prováděcí nařízení 2016/545).

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí

(30) Příprava jízdního řádu sítě vyžaduje, aby byly v letech předcházejících vstupu uvedeného jízdního řádu sítě v platnost provedeny přípravné činnosti. Přechod z regulačního rámce stanoveného směrnicí **2013/34/EU** a nařízením (EU) č. 913/2010 na rámec stanovený tímto nařízením proto znamená, že by přípravy týkající se jízdního řádu sítě podle nového rámce měly být zahájeny souběžně s uplatňováním pravidel podle stávajícího rámce. V přechodné fázi se proto musí uplatňovat dvojí režim, přičemž by nezbytné přípravné kroky pro daný jízdní řád měly být v souladu s právním rámcem použitelným na uvedený konkrétní jízdní řád sítě. U rámcových dohod uzavřených podle stávajícího rámce by měla existovat možnost uplatňovat je i nadále **v rámci přechodného období podle nového režimu.**

Pozměňovací návrh

(30) Příprava jízdního řádu sítě vyžaduje, aby byly v letech předcházejících vstupu uvedeného jízdního řádu sítě v platnost provedeny přípravné činnosti. Přechod z regulačního rámce stanoveného směrnicí **2012/34/EU** a nařízením (EU) č. 913/2010 na rámec stanovený tímto nařízením proto znamená, že by přípravy týkající se jízdního řádu sítě podle nového rámce měly být zahájeny souběžně s uplatňováním pravidel podle stávajícího rámce. V přechodné fázi se proto musí uplatňovat dvojí režim, přičemž by nezbytné přípravné kroky pro daný jízdní řád měly být v souladu s právním rámcem použitelným na uvedený konkrétní jízdní řád sítě. U rámcových dohod uzavřených podle stávajícího rámce by měla existovat možnost uplatňovat je i nadále **až do konce platnosti dohody.**

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 31

(31) Podle nového rámce by přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly začít zveřejněním kapacitní strategie pět let před vstupem daného jízdního řádu sítě v platnost. V zájmu včasného uplatňování nového regulačního rámce a s ohledem na přípravné práce, které již odvětví vykonalo, by mohl být časový rozvrh činností vedoucích k vytvoření prvních dvou jízdních řádů sítě zkrácen na 38 měsíců zkrácením fáze kapacitní strategie. Prvním jízdním řádem sítě spadajícím pod nový regulační rámec by proto měl být jízdní řád sítě začínající dnem [9. prosince 2029]. Všechny zúčastněné strany by měly bezodkladně zahájit nezbytné přípravy, aby se novému rámci přizpůsobily,

(31) Podle nového rámce by přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly začít zveřejněním kapacitní strategie pět let před vstupem daného jízdního řádu sítě v platnost. V zájmu včasného uplatňování nového regulačního rámce a s ohledem na přípravné práce, které již odvětví vykonalo, by mohl být časový rozvrh činností vedoucích k vytvoření prvních dvou jízdních řádů sítě zkrácen na 38 měsíců zkrácením fáze kapacitní strategie. Prvním jízdním řádem sítě spadajícím pod nový regulační rámec by proto měl být jízdní řád sítě začínající dnem [9. prosince 2029]. Všechny zúčastněné strany by měly bezodkladně zahájit nezbytné přípravy, aby se novému rámci přizpůsobily. ***Členské státy, které jsou schopny prokázat, že provedly všechny nezbytné kroky před datem přijetí tohoto nařízení, mohou uvažovat o dřívějším datu použitelnosti,***

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 a (nový)

1a. Toto nařízení rovněž stanoví pravidla a postupy pro provádění integrovaného digitálního systému řízení evropské železniční dopravy.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Toto nařízení se vztahuje na používání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu podle čl. 1 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, včetně zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice.

Pozměňovací návrh

2. Toto nařízení se vztahuje na **železniční systém Unie ve smyslu definice uvedené v čl. 2 bodu 1 směrnice (EU) 2016/797**, používání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu podle čl. 1 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, včetně zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Kapitoly II až V tohoto nařízení se nepoužijí na železniční infrastrukturu nebo služby železniční dopravy, které jsou vyloučeny z použití kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 3, 3a, 4, 8, 8a a 10 uvedené směrnice, a to po dobu platnosti příslušných vyloučení.

Pozměňovací návrh

3. Kapitoly II až V tohoto nařízení se nepoužijí na železniční infrastrukturu nebo služby železniční dopravy, které jsou vyloučeny z použití kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** a 10 uvedené směrnice, a to po dobu platnosti příslušných vyloučení.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

- a) optimálně účelně využívají dostupnou kapacitu infrastruktury, jak požaduje článek 26 směrnice 2012/34/EU;

Pozměňovací návrh

- a) optimálně účelně využívají dostupnou kapacitu infrastruktury, jak požaduje článek 26 směrnice 2012/34/EU, **s cílem zvýšit podíl železniční dopravy, a to osobní i nákladní, v souladu s cíli Unie v oblasti klimatu;**

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí

- d) umožňují plynulou železniční dopravu ve více než jedné síti;

Pozměňovací návrh

- d) umožňují plynulou **a dochvilnou** železniční dopravu ve více než jedné síti **a přes hranice tím, že usilují o odstranění provozních a jiných překážek;**

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 3 – písm. f

Znění navržené Komisí

- f) přezkoumávají a zlepšují výkonnost železniční infrastruktury a dopravních služeb v úzké spolupráci s hospodářskými subjekty železničního odvětví;

Pozměňovací návrh

- f) přezkoumávají a zlepšují výkonnost železniční infrastruktury a dopravních služeb v úzké spolupráci s hospodářskými subjekty železničního odvětví, **včetně zařízení služeb, která jsou přímo zapojena do služby železniční dopravy;**

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 3 – písm. g

Znění navržené Komisí

g) přispívají k realizaci a rozvoji jednotného evropského železničního prostoru.

Pozměňovací návrh

g) přispívají k realizaci a rozvoji jednotného evropského železničního prostoru, **zejména prostřednictvím společných evropských technických a provozních předpisů a norem, požadavků na technické vybavení a vydávání osvědčení zaměstnancům.**

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – bod 1

Znění navržené Komisí

1) „vyšší mocí“ se rozumí jakákoli nepředvídatelná **nebo neobvyklá** událost nebo situace, kterou provozovatel infrastruktury **nebo** železniční podnik nemohou ovlivnit, které nelze **zabránit nebo ji** překonat s přiměřenou předvídavostí a péčí, vyřešit opatřeními, která jsou pro ně z technického, finančního nebo hospodářského hlediska přiměřeně možná, **která** skutečně **nastala a je** objektivně ověřitelná a **která** provozovateli infrastruktury dočasně nebo trvale znemožňuje plnit jeho odpovědnosti v souladu s tímto nařízením nebo směrnici 2012/34/EU nebo železničnímu podniku plnit jeho smluvní závazky vůči provozovateli infrastruktury nebo provozovatelům infrastruktury;

Pozměňovací návrh

1) „vyšší mocí“ se rozumí jakákoli nepředvídatelná **nebo výjimečná** událost nebo situace, **jíž nebylo možné zabránit a** kterou provozovatel infrastruktury, železniční podnik **nebo žadatel** nemohou ovlivnit, **kterou** nelze překonat s přiměřenou předvídavostí a péčí, **kterou nelze** vyřešit opatřeními, která jsou pro ně z technického, finančního nebo hospodářského hlediska přiměřeně možná, **včetně přetrasování přes hranice; tato událost musela** skutečně **nastat a musí být** objektivně ověřitelná a provozovateli infrastruktury dočasně nebo trvale znemožňuje plnit jeho odpovědnosti v souladu s tímto nařízením nebo směrnici 2012/34/EU nebo železničnímu podniku plnit jeho smluvní závazky vůči provozovateli infrastruktury nebo

provozovatelům infrastruktury;

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – bod 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a) „žadatelem“ se rozumí železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu definice uvedené v čl. 2 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007^{1a}, a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury;

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – bod 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3) „provozní zúčastněnou stranou“ se

3) „provozní zúčastněnou stranou“ se

rozumí žadatel, **železniční podnik**, provozovatel **infrastruktury, provozovatel železničního** zařízení služeb, poskytovatel služeb souvisejících s železniční dopravou a jakýkoli jiný subjekt, který se přímo podílí na provozování železniční dopravy;

rozumí žadatel, **sdružení žadatelů**, provozovatel infrastruktury, provozovatel zařízení služeb, poskytovatel služeb souvisejících s železniční dopravou a jakýkoli jiný subjekt, který se přímo podílí na provozování železniční dopravy;

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – bod 17 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

17a) „systematickými trasami vlaku“ se rozumí trasy vlaků, které jsou založeny na článcích 11 a 20 tohoto nařízení, jsou předem plánované v řádném jízdním řádu na období platného harmonogramu;

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Provozovatelé infrastruktury usilují o dodržování společných zásad a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. Za tímto účelem síť ENIM v souladu s ustanoveními kapitoly II do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a přijme „evropský rámec pro řízení kapacity“.

1. Provozovatelé infrastruktury usilují o dodržování společných zásad a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. Za tímto účelem síť ENIM **po konzultaci s platformou ERP** v souladu s ustanoveními kapitoly II do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a přijme „evropský rámec pro řízení kapacity“.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Provozovatelé infrastruktury při přípravě zprávy o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU v nejvyšší míře zohlední evropský rámec pro řízení kapacity, zejména obsah uvedený v příloze IV tohoto nařízení. Ve zprávě o síti **vysvětlí** důvod jakékoli odchylky od společných zásad a postupů stanovených v evropském rámci pro řízení kapacity.

Pozměňovací návrh

4. Provozovatelé infrastruktury při přípravě zprávy o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU v nejvyšší míře zohlední evropský rámec pro řízení kapacity, zejména obsah uvedený v příloze IV tohoto nařízení. Ve zprávě o síti **odůvodní** důvod jakékoli odchylky od společných zásad a postupů stanovených v evropském rámci pro řízení kapacity.
Odchytky jsou povoleny pouze ve výjimečných případech a podléhají schválení vnitrostátního železničního regulačního subjektu.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými se stanoví společné zásady a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a kterými se změní odstavec 2 tohoto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury podávají žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé určí železniční podnik, který uzavře dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU. Tím není dotčeno právo žadatelů uzavírat s provozovateli infrastruktury rámcové dohody podle článku 31 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury podávají žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé, **kteří nejsou železničním podnikem**, určí železniční podnik, který uzavře dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU. Tím není dotčeno právo žadatelů uzavírat s provozovateli infrastruktury rámcové dohody podle článku 31 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Provozovatel infrastruktury **může stanovit** požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a vytížení infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Vymezí se ve zprávě o síti v souladu s přílohou IV **bodem 1 písm. b).** Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.

Pozměňovací návrh

2. Provozovatel infrastruktury **stanoví** požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a vytížení infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Vymezí se ve zprávě o síti v souladu s přílohou IV **bodem 2 písm. c).** Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Komise **může přijmout** prováděcí akty, které stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být použita při uplatňování odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Pozměňovací návrh

3. Komise **do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme** prováděcí akty, které stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být použita při uplatňování odstavce 2, **a kterými se mění odstavec 2.** Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, **mohou** členské státy případně **přiznat** provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátám výnosů souvisejícím výhradně s potřebou dodržovat strategické pokyny týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury.

Pozměňovací návrh

Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, členské státy případně **přiznají** provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátám výnosů souvisejícím výhradně s potřebou dodržovat strategické pokyny týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 4 – pododstavec 2 – návětí

Znění navržené Komisí

S výhradou dostupnosti údajů uvedené postupy posoudí alternativní možnosti využití kapacity infrastruktury na základě těchto socioekonomických a environmentálních kritérií:

Pozměňovací návrh

S výhradou dostupnosti **standardizovaných** údajů **poskytnutých žadateli provozovatelům infrastruktury** uvedené postupy posoudí alternativní možnosti využití kapacity infrastruktury na základě těchto socioekonomických a environmentálních kritérií. **Kritéria zahrnují mimo jiné:**

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 4 – pododstavec 2 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) propojení a dostupnosti pro obyvatele a regiony obsluhované železniční dopravou;

Pozměňovací návrh

c) propojení a dostupnosti, **a to jako síťový efekt na celkovou síť i na segmenty sítě**, pro obyvatele a regiony obsluhované železniční dopravou;

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 4 – pododstavec 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) dopadů přechodu z jiných druhů dopravy na železnici.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení
Čl. 8 – odst. 5 – návětí

Znění navržené Komisí

5. Síť ENIM připraví a přijme postupy uvedené v odstavci 4 a zahrne je do rámce **EU** pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Postupy zahrnují tyto kroky:

Pozměňovací návrh

5. Síť ENIM **po konzultaci s platformou ERP** připraví a přijme postupy uvedené v odstavci 4 a zahrne je do **evropského** rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Postupy zahrnují tyto kroky:

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení
Čl. 8 – odst. 5 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) návrh alternativních scénářů pro rozdělení dostupné kapacity pro **různé druhy** služeb železniční dopravy, které by pokud možno zahrnovaly poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časové rozvržení se srovnatelnými charakteristikami;

Pozměňovací návrh

a) návrh alternativních scénářů pro rozdělení dostupné kapacity pro **každý odlišný druh** služeb železniční dopravy, **které žádají o stejnou kapacitu**, které by pokud možno zahrnovaly poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časové rozvržení se srovnatelnými charakteristikami **pro vnitrostátní i pro přeshraniční dopravu**;

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení
Čl. 8 – odst. 5 – písm. a a (nové)

aa) návrh alternativních scénářů pro řešení rozporů o kapacitu mezi dvěma žádostmi, z nichž ani jedna není v souladu se strategickým plánováním kapacity;

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 6

6. Síť ENIM vypracuje metodiky uvedené v odst. 5 písm. b). Parametry uvedených metodik umožní zohlednit místní nebo vnitrostátní podmínky na základě přijatých přístupů a empirických důkazů. Síť ENIM zahrne uvedené metodiky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

6. Síť ENIM **po konzultaci s platformou ERP** vypracuje metodiky uvedené v odst. 5 písm. b) **tohoto článku**. Parametry uvedených metodik umožní zohlednit místní nebo vnitrostátní podmínky na základě přijatých přístupů a empirických důkazů. Síť ENIM zahrne uvedené metodiky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 7

7. S přihlédnutím ke zkušenostem s přípravou a prováděním rámce uvedeného v odstavci 6 **může** Komise přijmout **prováděcí** akty, kterými stanoví konkrétní postupy, kritéria a metodiky, jež

7. S přihlédnutím ke zkušenostem s přípravou a prováděním rámce uvedeného v odstavci 6 **je** Komise **zmocněna v souladu s článkem 71** přijmout akty **v přenesené pravomoci**,

se mají použít pro řízení nedostatečné kapacity. Uvedené **prováděcí** akty se **přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.**

kterými stanoví konkrétní postupy, **standardizované údaje odrážející různé segmenty trhu pro kritéria a standardizované metodiky**, jež se mají použít pro řízení nedostatečné kapacity, **a kterými se změní odstavec 6 tohoto článku.** Uvedené akty **v přenesené pravomoci se přijmou do... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.**

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Provozovatelé infrastruktury poskytují zúčastněným stranám, zejména žadatelům, potenciálním žadatelům a regulačním subjektům, přesné a aktuální informace o dostupnosti kapacity infrastruktury v průběhu celého procesu řízení kapacity, včetně fáze strategického plánování uvedené v oddíle 2, během procesů plánování a přidělování uvedených v oddíle 3 a při každé změně přidělené kapacity, jak je uvedeno v oddíle 4.

Pozměňovací návrh

Provozovatelé infrastruktury poskytují zúčastněným stranám, zejména žadatelům a regulačním subjektům, přesné a aktuální informace o dostupnosti kapacity infrastruktury v průběhu celého procesu řízení kapacity, včetně fáze strategického plánování uvedené v oddíle 2, během procesů plánování a přidělování uvedených v oddíle 3 a při každé změně přidělené kapacity, jak je uvedeno v oddíle 4, **a to v závislosti na dostupnosti zveřejněné kapacitní strategie, kapacitního modelu a plánu poskytování kapacity.**

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Na žádost žadatelů poskytnou provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 na základě konkrétních specifikací obchodních a provozních potřeb („posouzení proveditelnosti“). V případě přeshraničních služeb přijímají provozovatelé infrastruktury takové žádosti a odpovídají na ně na jediném místě v rámci jediné operace nebo prostřednictvím jediného rozhraní.

Pozměňovací návrh

3. Na žádost žadatelů poskytnou provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 **tohoto článku** na základě konkrétních specifikací obchodních a provozních potřeb („posouzení proveditelnosti“). V případě přeshraničních služeb přijímají provozovatelé infrastruktury takové žádosti a odpovídají na ně na jediném místě v rámci jediné operace nebo prostřednictvím jediného rozhraní **zřízeného v souladu s čl. 27 odst. 4.**

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Aniž jsou dotčeny články 7, 7c a 7e směrnice 2012/34/EU, plánují provozovatelé infrastruktury práce na infrastruktuře v souladu s obchodním plánem a programy týkajícími se investic a financování uvedenými v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Pokud změny uvedených programů po přijetí obchodního plánu ovlivňují nebo mohou ovlivnit plánování prací na infrastruktuře, uvede provozovatel infrastruktury přehled takových změn a jejich pravděpodobný dopad ve zprávě o síti.

Pozměňovací návrh

1. Aniž jsou dotčeny články 7, 7c a 7e směrnice 2012/34/EU, plánují provozovatelé infrastruktury práce na infrastruktuře v souladu s obchodním plánem a programy týkajícími se investic a financování uvedenými v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Pokud změny uvedených programů po přijetí obchodního plánu ovlivňují nebo mohou ovlivnit plánování prací na infrastruktuře, uvede provozovatel infrastruktury přehled takových změn a jejich pravděpodobný dopad ve zprávě o síti. **Členský stát poskytne provozovateli infrastruktury stabilní a včasné víceleté financování údržby, obnovy a nové výstavby železniční infrastruktury po dobu nejméně pěti let prostřednictvím víceleté dohody o činnosti, aby podpořil provozovatele**

infrastruktury v předcházení degradaci železniční infrastruktury a minimalizoval dopad na případné omezení kapacity. Roční rozpočet, který mají provozovatelé infrastruktury k dispozici, by měl být transparentně zpřístupněn provozovateli infrastruktury a měl by být spolehlivě přidělen.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Financování poskytované členským státem provozovateli infrastruktury má za cíl nastolení této rovnováhy. Žadatelé včas poskytnou informace, které provozovatel infrastruktury potřebuje k dodržení tohoto ustanovení.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Financování poskytované členským státem provozovateli infrastruktury má za cíl nastolení této rovnováhy. Žadatelé včas poskytnou informace, které provozovatel infrastruktury potřebuje k dodržení tohoto ustanovení.

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli práce na infrastruktuře v rámci mechanismů koordinace uvedených v článku 7e směrnice **2012/34/ES** a v případě přeshraničních služeb železniční dopravy v souladu s článkem 54 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli práce na infrastruktuře v rámci mechanismů koordinace uvedených v článku 7e směrnice **2012/34/EU** a v případě přeshraničních služeb železniční dopravy v souladu s článkem 54 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Koordinace se týká zejména optimalizace časového rozvrhu prací na infrastruktuře a poskytnutí alternativní kapacity na dotčené trati a na alternativních trasách s ohledem na provozní a obchodní potřeby žadatelů.

Pozměňovací návrh

Koordinace se týká zejména optimalizace časového rozvrhu prací na infrastruktuře a poskytnutí alternativní kapacity na dotčené trati a na alternativních trasách s ohledem na provozní **infrastrukturu** a obchodní potřeby **jednotlivých** žadatelů.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Správa pro nákladní železniční dopravu předloží doporučení ke koordinaci prací svým příslušným provozovatelům infrastruktury tři měsíce před obdobím stanoveným v odstavci 4.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Obsah a harmonogram přípravy uvedených výstupů jsou uvedeny v příloze I oddílech 1 a 2.

Pozměňovací návrh

Obsah a harmonogram přípravy uvedených výstupů jsou uvedeny v příloze I oddílech 1 a 2. ***Provozovatel infrastruktury zpřístupní veškerý obsah v úředním jazyce daného členského státu a v angličtině.***

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 – pododstavec 4

Znění navržené Komisí

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílů 1 a 2 s cílem zajistit účinný proces strategického plánování a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při

Pozměňovací návrh

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílů 1 a 2 s cílem zajistit účinný proces strategického plánování a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při

provádění tohoto oddílu zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě **ENRB**.

provádění tohoto oddílu zohlední **doporučení agentury ERA a** zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě **ENRRB**.

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

S výhradou zásady nezávislosti řízení stanovené v článku 4 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy poskytnout provozovateli infrastruktury strategické pokyny na základě orientačních strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Uvedené pokyny se mohou týkat zejména:

Pozměňovací návrh

S výhradou zásady nezávislosti řízení stanovené v článku 4 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy poskytnout provozovateli infrastruktury strategické pokyny na základě orientačních strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. **Tyto pokyny poskytnou členské státy včas, aby provozovatelé infrastruktury a provozní zúčastněné strany mohli dodržet lhůty stanovené v příloze I tohoto nařízení.** Uvedené pokyny se mohou týkat zejména:

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) výhledu rozvoje železniční infrastruktury s přihlédnutím k příslušným plánům a strategiím na celostátní nebo

Pozměňovací návrh

b) výhledu rozvoje železniční infrastruktury s přihlédnutím k příslušným plánům a strategiím na celostátní nebo

regionální úrovni a k pracovním plánům evropských dopravních koridorů uvedeným v článku **53** [**nového** nařízení o TEN-T];

regionální úrovni a k pracovním plánům evropských dopravních koridorů uvedeným v článku **54 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/...** ^{1a} [**nové** nařízení o TEN-T];

^{1a} **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/... ze dne ...o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. ...).**

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 3 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Členské státy koordinují **svou činnost, aby zajistily** soulad mezi příslušnými strategickými pokyny, které poskytují v souladu s tímto odstavcem, s cílem podpořit rozvoj služeb mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravy.

Pozměňovací návrh

Členské státy koordinují **včasné poskytnutí pokynů a zajistí** soulad mezi příslušnými strategickými pokyny, které poskytují v souladu s tímto odstavcem, s cílem podpořit rozvoj služeb mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravy. **S ohledem na článek 8 směrnice 2012/34/EU členské státy zajistí, aby provozovatelům infrastruktury byly předem přiděleny finanční zdroje na pravidelnou údržbu infrastruktury a finanční zdroje na rozvoj infrastruktury popsané v kapacitní strategii podle článku 16 tohoto nařízení. Členské státy koordinují své dlouhodobé strategické plány infrastruktury a jízdní řády, rozvoj infrastruktury založené na těchto plánech a koordinují harmonogramy jejich provedení.**

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. S přihlédnutím ke zkušenostem s přípravou a prováděním strategických pokynů uvedených v odstavci 3 může Komise přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými stanoví zvláštní právní postavení, vzor, postupy, kritéria a metodiky, které se použijí pro přijímání vnitrostátních strategických pokynů s cílem zajistit soulad mezi strategickými pokyny členských států vydanými členským státem, které jsou nezbytné na podporu rozvoje mezinárodní železniční nákladní a osobní dopravy.

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě potřeby může síť ENIM na základě zkušeností získaných při provádění tohoto nařízení stanovit podrobnější seznam, který bude mezi jednotlivými druhy služeb železniční dopravy dále rozlišovat. S cílem podpořit přeshraniční soudržnost procesu strategického plánování se do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 zahrne harmonizovaný seznam.

V případě potřeby může síť ENIM **ve spolupráci s platformou ERP** na základě zkušeností získaných při provádění tohoto nařízení stanovit podrobnější seznam, který bude mezi jednotlivými druhy služeb železniční dopravy dále rozlišovat. S cílem podpořit přeshraniční soudržnost procesu strategického plánování se do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 zahrne harmonizovaný seznam.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 4 – písm. c

Znění navržené Komisí

- c) vstupy z konzultací se současnými a potenciálními žadateli v souladu s článkem 13;

Pozměňovací návrh

- c) **potřeby kapacity oznámené provozními zúčastněnými stranami a** vstupy z konzultací se současnými a potenciálními žadateli v souladu s článkem 13;

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 4 – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- f) **nakolik je to možné, socioekonomický a environmentální dopad používání kapacity infrastruktury;**

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Strategické plánování kapacity se vztahuje na **tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T uvedené v článku 6 a příloze I [nového nařízení o TEN-T]. Provozovatelé infrastruktury**

Pozměňovací návrh

Strategické plánování kapacity se vztahuje na **jednotný evropský železniční prostor.**

***mohou zahrnout další tratě a uzly sítě,
které spravují.***

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 8 – písm. b

Znění navržené Komisí

- b) změny tržní poptávky po kapacitě infrastruktury;

Pozměňovací návrh

- b) změny tržní poptávky po kapacitě infrastruktury, ***s přihlédnutím k potřebám, které oznámili žadatelé o nové nebo upravené služby;***

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Síť ENIM vypracuje pokyny stanovující společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity. Zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 tohoto nařízení. Uvedené pokyny by měly obsahovat alespoň prvky uvedené v příloze III tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury uvedené pokyny v maximální míře zohlední ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad, postupů a metodik stanovených v pokynech.

Pozměňovací návrh

9. Síť ENIM vypracuje ***do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]*** pokyny stanovující společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity. Zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 tohoto nařízení. Uvedené pokyny by měly obsahovat alespoň prvky uvedené v příloze III tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury uvedené pokyny v maximální míře zohlední ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad, postupů a metodik stanovených

v pokynech.

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

9a. Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými se stanoví společné zásady a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a kterými se mění odstavec 9 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Provozovatelé infrastruktury konzultují strategické plánování kapacity se všemi provozními zúčastněnými stranami provozujícími železniční služby ve více sítích v souladu s články 53 a 54.

2. Provozovatelé infrastruktury konzultují strategické plánování kapacity se všemi provozními zúčastněnými stranami provozujícími železniční služby ve více sítích **v průběhu celé fáze strategického řízení kapacity, a to alespoň v souladu s milníky stanovenými v příloze I** v souladu s články 53 a 54.

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení Čl. 13 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Provozovatelé infrastruktury poskytnou žadatelům možnost oznámit jejich potřeby kapacity ve strukturovaném formátu v rámci celého procesu řízení kapacity, pro který síť ENIM stanoví vhodné časové harmonogramy. Provozovatelé infrastruktury vynaloží veškeré úsilí, aby potřeby oznámené žadateli začlenili do dokumentů strategického plánování kapacity uvedených v čl. 11 odst. 2. Pokud alternativy nejsou k dispozici pro všechny oznámené potřeby kapacity, vyvinou provozovatelé infrastruktury maximální úsilí k vyřešení potenciálních rozporů prostřednictvím mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36.

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení Čl. 13 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2b. Regulační subjekt sleduje činnosti provozovatele infrastruktury při strategickém plánování kapacity v souladu s článkem 63.

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) zapojení všech provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a Evropské sítě železničních regulačních subjektů (dále jen „ENRRB“), evropských koordinátorů a v případě potřeby orgánů členských států a dalších zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh

d) zapojení všech provozních zúčastněných stran **a platformy ERP**, regulačních subjektů a Evropské sítě železničních regulačních subjektů (dále jen „ENRRB“), evropských koordinátorů a v případě potřeby orgánů členských států a dalších zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 14 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Správa pro nákladní železniční dopravu předloží doporučení týkající se koordinované kapacitní strategie svým příslušným provozovatelům infrastruktury tři měsíce před obdobím stanoveným v čl. 10 odst. 4.

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Provozovatelé infrastruktury a síť ENIM pravidelně sledují a analyzují trhy dopravy, aby mohli informovat o své celkové obchodní strategii, řízení kapacity a pohotovostí a investičních rozhodnutích. Provozovatelé infrastruktury sdělí pro podobné účely výsledky této analýzy ostatním zúčastněným stranám, včetně evropských koordinátorů.

Pozměňovací návrh

1. Provozovatelé infrastruktury a síť ENIM **v konzultaci se sítí ENRRB a platformou ERP** pravidelně sledují a analyzují trhy dopravy **a příslušné multimodální aspekty železniční dopravy**, aby mohli informovat o své celkové obchodní strategii, řízení kapacity a pohotovostí a investičních rozhodnutích. Provozovatelé infrastruktury sdělí pro podobné účely výsledky této analýzy ostatním zúčastněným stranám, včetně evropských koordinátorů.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) pokud je to možné, dopadem predikované změny klimatu na infrastrukturu a poskytované služby.

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Síť ENIM konzultuje s žadateli, zákazníky služeb železniční dopravy a jejich sdruženími, vnitrostátními a unijními

Pozměňovací návrh

4. Síť ENIM konzultuje s žadateli, **sítí ERP**, zákazníky služeb železniční dopravy a jejich sdruženími, vnitrostátními a unijními

orgány veřejné správy ohledně podmínek studie, zejména pokud jde o účel studie a postup zapojení zúčastněných stran.

orgány veřejné správy ohledně podmínek studie, zejména pokud jde o účel studie a postup zapojení zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Všechny údaje ze studie a studie samotná se zveřejní a volně zpřístupní. Údaje musí být strojově čitelné.

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Provozovatel infrastruktury připraví, zveřejní a **pravidelně** aktualizuje kapacitní strategii v souladu s časovým rozvrhem a obsahem uvedeným v příloze I oddíle 2.

4. Provozovatel infrastruktury připraví, zveřejní a **v nezbytných případech** aktualizuje kapacitní strategii v souladu s časovým rozvrhem a obsahem uvedeným v příloze I oddíle 2.

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Provozovatelé infrastruktury konzultují kapacitní strategii s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategii s ostatními provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

Pozměňovací návrh

5. Provozovatelé infrastruktury konzultují kapacitní strategii s žadateli **a dotčenými zařízeními služeb** v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategii s ostatními **dotčenými** provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení
Čl. 16 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Provozovatel infrastruktury předloží kapacitní strategii regulačnímu subjektu. Do tří měsíců po zveřejnění je regulační subjekt po provedení analýzy oprávněn požadovat, aby ji provozovatel infrastruktury změnil.

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení
Čl. 17 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Kapacitní model poskytuje alespoň informace o celkovém objemu dostupné kapacity podle úseků sítě, o podílech kapacity vyhrazených pro různé segmenty služeb železniční dopravy a o omezeních

2. Kapacitní model poskytuje alespoň informace o celkovém objemu dostupné kapacity podle úseků sítě, o podílech kapacity vyhrazených pro různé segmenty služeb železniční dopravy a o omezeních

kapacity v důsledku prací na infrastrukturu. Provozovatelé infrastruktury připraví a zveřejní kapacitní model pro každé období platnosti jízdního řádu sítě a **pravidelně** jej aktualizují v souladu s obsahem a časovým rozvrhem uvedeným v příloze I oddílech 1 a 2.

kapacity v důsledku prací na infrastrukturu. **Obsahuje rovněž informace o kapacitě příslušných zařízení služeb uvedených v čl. 29 odst. 1.** Provozovatelé infrastruktury připraví a zveřejní kapacitní model pro každé období platnosti jízdního řádu sítě a **v případě potřeby** jej aktualizují v souladu s obsahem a časovým rozvrhem uvedeným v příloze I oddílech 1 a 2.

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a případně odůvodní veškeré odchylky mezi kapacitním modelem a kapacitní strategií týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě. **V případě potřeby se kapacitní strategie reviduje s ohledem na vývoj od přijetí nebo poslední aktualizace kapacitní strategie.**

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a případně odůvodní veškeré odchylky mezi kapacitním modelem a kapacitní strategií týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě. Kapacitní strategie **nemusí být aktualizována v případě, že kapacitní model pro totéž období platnosti jízdního řádu již byl zveřejněn.**

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Provozovatelé infrastruktury konzultují kapacitní model s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategie s ostatními

Pozměňovací návrh

4. Provozovatelé infrastruktury **a regulační subjekt** konzultují kapacitní model s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategie s ostatními

provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

dotčenými provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Provozovatel infrastruktury předloží kapacitní model regulačnímu subjektu ke kontrole dva měsíce před zveřejněním. Regulační subjekt může nejpozději jeden měsíc před zveřejněním přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby kapacitní model před zveřejněním změnil. Za účelem zajištění přeshraniční soudržnosti kapacitních modelů regulační subjekt ve svém rozhodnutí případně zohlední veškerá stanoviska nebo doporučení sítě ENIM, agentury ERA nebo jiných regulačních subjektů.

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení Čl. 18 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) kapacitě infrastruktury, která je k dispozici pro přidělení žadatelům;

a) kapacitě infrastruktury, která je k dispozici pro přidělení žadatelům **v platném jízdním řádu a je zajištěna pro pozdější žádosti podle článku 33, včetně zařízení služeb;**

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Provozovatelé infrastruktury mohou v plánu poskytování kapacity uvést kapacitu infrastruktury jako předem plánovanou. Předem plánovanou kapacitou se rozumí kapacita, pro niž provozovatel infrastruktury vymezí charakteristiky a objemy kapacity, která je k dispozici pro žádosti žadatelů, stanoví pravidla pro přidělování takové kapacity a v souladu s článkem 20 vymezí postup, jakým lze o takovou kapacitu požádat. Při přidělování předem plánované kapacity se zohlední stanovené charakteristiky, pravidla a postupy přidělování.

Pozměňovací návrh

4. Provozovatelé infrastruktury mohou v plánu poskytování kapacity uvést kapacitu infrastruktury **a kapacitu zařízení služeb podle čl. 29 odst. 1** jako předem plánovanou. Předem plánovanou kapacitou se rozumí kapacita, pro niž provozovatel infrastruktury vymezí charakteristiky a objemy kapacity, která je k dispozici pro žádosti žadatelů, stanoví pravidla pro přidělování takové kapacity a v souladu s článkem 20 vymezí postup, jakým lze o takovou kapacitu požádat. Při přidělování předem plánované kapacity se zohlední stanovené charakteristiky, pravidla a postupy přidělování.

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 7 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Provozovatelé infrastruktury zahrnou do plánu poskytování kapacity všechny prvky uvedené v odstavci 6 **pro všechny tratě a uzly zahrnuté do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T ve smyslu [nového nařízení o TEN-T]**.

Pozměňovací návrh

Provozovatelé infrastruktury zahrnou do plánu poskytování kapacity všechny prvky uvedené v odstavci 6 **a zajistí soulad s kapacitní strategií**.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení
Čl. 18 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Regulační subjekt plán **poskytování kapacity** analyzuje a může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán poskytování kapacity změnil. **Regulační subjekt ve svém rozhodnutí zohlední případné stanovisko nebo doporučení sítě ENIM, pokud bylo poskytnuto.**

Pozměňovací návrh

9. **Provozovatel infrastruktury předloží návrh plánu poskytování kapacity regulačnímu subjektu ke kontrole dva měsíce před zveřejněním.** Regulační subjekt **tento** plán **nejpozději jeden měsíc před zveřejněním** analyzuje a může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán poskytování kapacity změnil.

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení
Čl. 18 – odst. 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

9a. Za účelem zajištění přeshraniční soudržnosti kapacitních modelů regulační subjekt ve svém rozhodnutí případně zohlední stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB, agentury ERA nebo jiných regulačních subjektů.

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení
Čl. 18 – odst. 10 – návětí

Znění navržené Komisí

10. Síť ENIM přijme pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, přičemž stanoví tyto prvky:

Pozměňovací návrh

10. ***Do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]*** síť ENIM ***po konzultaci s platformou ERP*** přijme pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, přičemž stanoví tyto prvky:

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

10a. Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými se stanoví společné zásady, postupy a metodiky pro pokyny uvedené v odstavci 10 tohoto článku, kterými se mění odstavec 10 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) určení alternativních tras umožňujících přetrasování dopravy

Pozměňovací návrh

a) určení alternativních tras umožňujících přetrasování dopravy

v případě nedostupnosti **tratí zahrnutých do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T, jak je stanoveno v článku 6 a příloze I [nového nařízení o TEN-T];**

v případě nedostupnosti **trati;**

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení Čl. 19 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Komise **přijme prováděcí** akty, kterými stanoví podrobnosti postupu a kritéria, jež je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 2, zejména v situacích, které mohou mít dopad na přeshraniční dopravu. **Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.**

Pozměňovací návrh

5. Komise **je zmocněna přijmout** akty **v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71**, kterými stanoví podrobnosti postupu a kritéria, jež je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 2 **tohoto článku**, zejména v situacích, které mohou mít dopad na přeshraniční dopravu. **Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].**

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Objekty plánování kapacity vymezují charakteristiky a vlastnosti různých typů předem plánované kapacity, včetně kapacity dostupné pro žádosti žadatelů, kapacity vyhrazené pro práce na infrastruktuře a již přidělené kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti zahrnují všechny aspekty relevantní pro

Pozměňovací návrh

2. Objekty plánování kapacity vymezují charakteristiky a vlastnosti různých typů předem plánované kapacity, včetně kapacity dostupné pro žádosti žadatelů, kapacity vyhrazené pro práce na infrastruktuře a již přidělené kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti zahrnují všechny aspekty relevantní pro

konkrétní typy předem plánované kapacity, jako je trasa, načasování, zaručená nebo požadovaná minimální rychlost, technická kompatibilita vozového parku s infrastrukturou, parametry a počet zahrnutých **časových úseků**.

konkrétní typy předem plánované kapacity, jako je trasa, načasování, zaručená nebo požadovaná minimální rychlost, technická kompatibilita vozového parku s infrastrukturou, parametry a počet zahrnutých **jízd vlaků**.

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Síť ENIM vypracuje společný rámec pro kritéria a postupy uvedené v odstavci 1 a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Uvedený společný rámec vyvažuje výhody vyhrazení kapacity pro konkrétní typy služeb železniční dopravy nebo procesů přidělování s potřebou zajistit flexibilitu, aby bylo možné vyhovět při přidělování kapacity potřebám trhu. Za daným účelem společný rámec stanoví možnost zohlednit žádosti o práva na kapacitu, která nejsou v souladu s předem plánovanou kapacitou, v rámci mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36.

Pozměňovací návrh

3. **Do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] a po konzultaci s platformou ERP** síť ENIM vypracuje společný rámec pro kritéria a postupy uvedené v odstavci 1 **tohoto článku** a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Uvedený společný rámec vyvažuje výhody vyhrazení kapacity pro konkrétní typy služeb železniční dopravy nebo procesů přidělování s potřebou zajistit flexibilitu, aby bylo možné vyhovět při přidělování kapacity potřebám trhu. Za daným účelem společný rámec stanoví možnost zohlednit žádosti o práva na kapacitu, která nejsou v souladu s předem plánovanou kapacitou, v rámci mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36.

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Síť ENIM vypracuje a přijme formální specifikace pro objekty plánování kapacity ve formátu čitelném okem a ve strojově čitelném formátu. Síť ENIM zahrne tyto specifikace do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Na základě svých zkušeností s uplatňováním tohoto článku poskytne síť ENIM Komisi informace o možných změnách technických specifikací pro interoperabilitu stanovených směrnicí (EU) 2016/797 a prováděcími akty přijatými podle uvedené směrnice v souladu s čl. 62 odst. 3 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

4. Síť ENIM vypracuje a přijme formální specifikace pro objekty plánování kapacity ve formátu čitelném okem a ve strojově čitelném formátu. Síť ENIM zahrne tyto specifikace do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 **tohoto nařízení**. Na základě svých zkušeností s uplatňováním tohoto článku poskytne síť ENIM **po konzultaci s platformou ERP** Komisi informace o možných změnách technických specifikací pro interoperabilitu stanovených směrnicí (EU) 2016/797 a prováděcími akty přijatými podle uvedené směrnice v souladu s čl. 62 odst. 3 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými stanoví podrobnosti postupu a kritéria, jež je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 1 tohoto článku, zejména v situacích, které mohou mít dopad na přeshraniční dopravu, a kterými se mění odstavec 1 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Kolidující jednotlivé žádosti o přidělení kapacity podané v období platnosti jízdního řádu sítě nejsou důvodem pro prohlášení části infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, pokud nejsou splněny podmínky stanovené v odstavci 1.

Pozměňovací návrh

3. *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Postupy a kritéria, které se mají uplatnit při přetížení infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti a dodržovat veškerá opatření a kritéria přijatá v souladu s odstavcem 7.

Pozměňovací návrh

8. Postupy a kritéria, které se mají uplatnit při přetížení infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti a dodržovat veškerá opatření a kritéria přijatá v souladu s odstavcem 6.

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení
Čl. 21 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy II

Pozměňovací návrh

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy II

s cílem zajistit účinné řízení kapacity vysoce vytížené a přetížené infrastruktury a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto článku zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě **ENRB**.

s cílem zajistit účinné řízení kapacity vysoce vytížené a přetížené infrastruktury a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto článku zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě **ENRRB**.

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Analýza kapacity zahrnuje také první orientační soubor možných opatření, která by měla být přijata v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu k odlehčení přetížení a zvýšení dostupnosti kapacity.

Pozměňovací návrh

Analýza kapacity zahrnuje také první orientační soubor možných opatření, která by měla být přijata v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu k odlehčení přetížení a zvýšení dostupnosti kapacity. **Analýza kapacity rozlišuje mezi opatřeními pro vysoce vytíženou infrastrukturu a pro přetíženou infrastrukturu.**

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Analýza kapacity se zabývá charakteristikami infrastruktury, pokud jde o kapacitu, schopnosti a interoperabilitu, provozními postupy, povahou různých

Pozměňovací návrh

2. Analýza kapacity se zabývá charakteristikami infrastruktury, pokud jde o kapacitu, schopnosti a interoperabilitu, provozními postupy, povahou různých

provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy, harmonizaci provozních postupů a zdokonalení infrastruktury.

provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb – **případně i prostřednictvím jiných sítí** –, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy, harmonizaci provozních postupů a zdokonalení infrastruktury.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 4 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Provozovatelé infrastruktury zohlední výsledky jakékoli analýzy kapacity provedené podle tohoto článku v rámci strategického plánování kapacity, zejména v kapacitní strategii, v kapacitním modelu a v plánu poskytování kapacity.

Pozměňovací návrh

Provozovatelé infrastruktury zohlední výsledky jakékoli analýzy kapacity provedené podle tohoto článku v rámci strategického plánování kapacity, **a to i v jiných dotčených sítích**, zejména v kapacitní strategii, v kapacitním modelu a v plánu poskytování kapacity.

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity podle článku 22 plán na rozšíření kapacity.

Pozměňovací návrh

Pro infrastrukturu prohlášenou za přetíženou v souladu s článkem 21 provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity podle článku 22 plán na rozšíření

kapacity.

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Pozměňovací návrh

d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně **opatření popsanych v čl. 22 odst. 2 a** pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení

Čl. 23 – odst. 3 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Na základě analýzy kapacity členské státy postaví nebo modernizují potřebnou infrastrukturu.

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení

Čl. 25 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Při rozdělování kapacity infrastruktury podle odstavce 1 postupuje provozovatel

Pozměňovací návrh

Při rozdělování kapacity infrastruktury **prohlášené za přetíženou** podle

infrastruktury v souladu s článkem 8.

odstavce 1 postupuje provozovatel
infrastruktury v souladu s článkem 8.

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení

Čl. 25 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] v případě, že kapacity rozdělované infrastruktury byla prohlášena za velmi vytíženou podle odstavce 1 tohoto článku, provozovatel infrastruktury postupuje v souladu s článkem 8.

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení

Čl. 25 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Provozovatel infrastruktury zohlední potřebu kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích.

Provozovatel infrastruktury zohlední potřebu kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích, ***zejména pro mezinárodní železniční nákladní dopravu.***

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Žadatelé **mají právo žádat** o práva na kapacitu pro více sítí a **obdrží** odpovědi na takové žádosti na jediném místě v rámci jediné operace. Provozovatelé infrastruktury spolupracují při přidělování kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích, zejména pro mezinárodní železniční nákladní dopravu a mezinárodní železniční osobní dopravu.

Pozměňovací návrh

Žadatelé **požádají** o práva na kapacitu pro více sítí a **obdrží** odpovědi na takové žádosti na jediném místě v rámci jediné operace, ***jak je stanoveno v odstavci 4 tohoto článku***. Provozovatelé infrastruktury spolupracují při přidělování kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích, zejména pro mezinárodní železniční nákladní dopravu a mezinárodní železniční osobní dopravu.

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení
Čl. 27 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury jsou povinni dodržovat obchodní tajemství týkající se jim poskytnutých informací.

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury jsou povinni dodržovat obchodní tajemství týkající se jim poskytnutých informací, ***zejména v případě vertikálně integrovaných železničních společností. Za důvěrné se považují takové informace, jako je konkrétní trasa, která je předmětem žádosti, nebo jejich počet či četnost.***

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení
Čl. 27 – odst. 4 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pro práva na kapacitu pro více sítí zřídí síť ENIM **jediné rozhraní nebo společný systém** v souladu s článkem 62, aby bylo možné řídit přidělování kapacity na jediném místě v rámci jediné operace.

Pozměňovací návrh

Pro práva na kapacitu pro více sítí zřídí síť ENIM **po schválení souladu s TSI ze strany agentury ERA a do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] jednotné kontaktní místo v rámci jediného místa nebo společného systému vytvořeného** v souladu s článkem 62. **Provozovatelé infrastruktury používají toto jediné rozhraní**, aby bylo možné řídit přidělování kapacity na jediném místě v rámci jediné operace. **Propojené nebo seskupené železniční služby musí mít jednoho provozovatele infrastruktury jako jediné kontaktní místo. Takové propojené nebo seskupené železniční služby se uvedou v žádosti o kapacitu.**

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Provozovatel infrastruktury zruší právo na kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit. Síť ENIM vymezí rozmezí mezních kvót a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh

Provozovatel infrastruktury zruší právo na kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit. Síť ENIM **vede konzultace s platformou ERP a** vymezí rozmezí mezních kvót a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení Čl. 27 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s odstavcem 6 práva na kapacitu pro více sítí zruší, regulační subjekt odpovědný za uvedeného provozovatele infrastruktury informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

Pozměňovací návrh

7. Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s odstavcem 6 práva na kapacitu pro více sítí zruší, **vyrozumí o tom** regulační subjekt odpovědný za uvedeného provozovatele infrastruktury. **Tento regulační subjekt** informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení Čl. 27 – odst. 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7a. Provozovatel infrastruktury může v případě potřeby používat konkrétní koncepcí jízdních řádů. Pokud se provozovatel infrastruktury rozhodne, že předem naplánuje kapacitu používáním systematických tras vlaků s přeshraničním významem, provozovatel infrastruktury v koordinaci se sousedními provozovateli infrastruktury a jinými dotčenými provozovateli infrastruktury nalezne vzájemně dohodnutá řešení pro přeshraniční dopravu. Bez ohledu na vnitrostátní volby, kterými se členské státy řídí při sestavování svého jízdního řádu, zajistí provozovatelé infrastruktury vyvážené, spravedlivé a nediskriminační přidělení tras vlaků. Pokud jde o náhradu za změny práv na kapacitu uvedenou v článku 40, které rovněž zahrnují

systematické trasy vlaků, její hodnota se stanoví na alespoň 1,25násobek hodnoty stanovené pro nesystematické trasy vlaků podle postupu uvedeného v článku 40.

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

Čl. 27 – odst. 7 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7b. Provozovatelé infrastruktury informují regulační subjekt o všech obdržených žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity definovaným v plánu poskytování kapacity, bez ohledu na to, zda byly přijaty nebo zamítnuty. Na základě těchto informací vydá regulační subjekt nejméně jednou za dva roky stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

Čl. 28 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) jmenování **jediného** kontaktního místa, které je pověřeno komunikací s žadatelem v souvislosti s žádostí o právo na kapacitu pro více sítí a které je žadateli oznámeno neprodleně po obdržení žádosti;

a) jmenování **jednotného** kontaktního místa **uvedeného v čl. 27 odst. 4**, které je pověřeno komunikací s žadatelem v souvislosti s **každou** žádostí o právo na kapacitu pro více sítí a které je žadateli oznámeno neprodleně po obdržení

žádosti. **To platí i v případě přeshraničních párů vlaků, které jsou mezinárodními vlakovými spoji do místa určení v jiném členském státě a následně zpět;**

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení Čl. 28 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Síť ENIM vymezí podrobné postupy a metody pro provádění tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh

5. **Do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] síť ENIM po konzultaci s platformou ERP** vymezí podrobné postupy a metody pro provádění tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení Čl. 28 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Komise do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobné postupy a metody provádění tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a kterými změní odstavec 5 tohoto článku. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3. Jsou zahrnuty do evropského rámce pro řízení

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Provozovatelé zařízení služeb, kteří poskytují orientační informace o dostupné kapacitě zařízení služeb v souladu s čl. 6 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177²², spolupracují s provozovateli infrastruktury, aby provozovatelé infrastruktury nabízeli trasy vlaků, které zahrnují kapacitu zařízení **železničních** služeb. Ostatní provozovatelé zařízení služeb mohou s provozovateli infrastruktury uzavřít dohodu o společném poskytování kapacity.

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Úř. věst. L 307, 23.11.2017, s. 1).

Pozměňovací návrh

1. Provozovatelé zařízení služeb, kteří poskytují orientační informace o dostupné kapacitě zařízení služeb v souladu s čl. 6 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177²², spolupracují s provozovateli infrastruktury, aby provozovatelé infrastruktury nabízeli trasy vlaků, které zahrnují kapacitu zařízení služeb. Ostatní provozovatelé zařízení služeb mohou s provozovateli infrastruktury uzavřít dohodu o společném poskytování kapacity.

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Úř. věst. L 307, 23.11.2017, s. 1).

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli na jediném místě v rámci jediné operace požádat o práva na

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli na jediném místě **zřízeném v souladu s čl. 27 odst. 4** v rámci

kapacitu železniční infrastruktury a zařízení služeb uvedených v odstavci 1.

jediné operace požádat o práva na kapacitu železniční infrastruktury a zařízení služeb uvedených v odstavci 1.

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení Čl. 29 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Pro účely odstavce 3 koordinují provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb kapacitu a poskytují práva na kapacitu včetně kapacity v **železničním** zařízení, jež splňuje požadavky žadatele, nebo se snaží poskytnout přijatelnou alternativu.

Pozměňovací návrh

4. Pro účely odstavce 3 koordinují provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb kapacitu a poskytují práva na kapacitu včetně kapacity v zařízení **služeb**, jež splňuje požadavky žadatele, nebo se snaží poskytnout přijatelnou alternativu.

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení Čl. 29 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Provozovatelé zařízení služeb podle odstavce 1 zpřístupní provozovateli infrastruktury **na požádání nebo v případě potřeby** v reálném čase informace o dostupné kapacitě v digitálním formátu v souladu s článkem 62.

Pozměňovací návrh

5. Provozovatelé **dotčených** zařízení služeb podle odstavce 1 zpřístupní provozovateli infrastruktury v reálném čase informace o dostupné kapacitě v digitálním formátu v souladu s článkem 62.

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení
Čl. 29 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Při žádosti o práva na kapacitu pro přístup do zařízení služeb žadatelé doloží souhlas vlastníka zařízení služeb s přijetím jejich vozidel.

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení
Čl. 29 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6. Pro účely tohoto článku a v souladu s článkem 62 vydá síť ENIM pokyny týkající se funkčních a technických požadavků na výměnu informací mezi provozovateli zařízení **železničních** služeb a provozovateli infrastruktury **pro účely tohoto článku**. Aniž je dotčen článek 2 prováděcího nařízení (EU) 2017/2177, mohou provozovatelé zařízení služeb požádat o osvobození od uplatňování tohoto článku. Tyto žádosti se předkládají regulačnímu subjektu a musí být řádně zdůvodněné. Regulační subjekty mohou v řádně odůvodněných případech rozhodnout o prodloužení osvobození.

6. Pro účely tohoto článku a v souladu s článkem 62 vydá síť ENIM **po schválení agenturou ERA a do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** pokyny týkající se funkčních a technických požadavků na výměnu informací mezi provozovateli zařízení služeb a provozovateli infrastruktury. Aniž je dotčen článek 2 prováděcího nařízení (EU) 2017/2177, mohou provozovatelé zařízení služeb požádat o osvobození od uplatňování tohoto článku. Tyto žádosti se předkládají regulačnímu subjektu a musí být řádně zdůvodněné. Regulační subjekty mohou v řádně odůvodněných případech rozhodnout o prodloužení osvobození.

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení
Čl. 29 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Síť ENRRB sleduje uplatňování odstavce **7** a poskytuje doporučení ohledně kritérií, která se mají při posuzování žádostí o osvobození používat.

Pozměňovací návrh

7. Síť ENRRB sleduje uplatňování odstavce **6** a poskytuje doporučení ohledně kritérií, která se mají při posuzování žádostí o osvobození používat.

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7a. Provozovatelé infrastruktury informují regulační subjekt o všech obdržných žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity definovaným v plánu poskytování kapacity, a proto byly zamítnuty. Na základě těchto informací vydá regulační subjekt nejméně jednou za dva roky stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení

Čl. 29 – odst. 7 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7b. Komise do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akty, kterými stanoví

podrobnosti o funkčních a technických požadavcích na výměnu informací mezi provozovateli zařízení železničních služeb a provozovateli infrastruktury pro účely tohoto článku a změni odstavce 6 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení Čl. 30 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Provozovatelé infrastruktury **průběžně** aktualizují jízdní řád sítě až do konce období platnosti jízdního řádu sítě, přičemž zohlední kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33, kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu ad hoc podle článku 34, změny práv na kapacitu podle článku 39 a nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením podle článku 41.

Pozměňovací návrh

2. Provozovatelé infrastruktury **v pravidelných intervalech** aktualizují jízdní řád sítě až do konce období platnosti jízdního řádu sítě, přičemž zohlední kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33, kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu ad hoc podle článku 34, změny práv na kapacitu podle článku 39 a nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením podle článku 41.

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení Čl. 31 – odst. 1 – pododstavec 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Rámcové dohody se oznamují regulačnímu subjektu, který je schvaluje.

V případě rámcových dohod pro více sítí se při schvalování zohlední stanovisko sítě ENRRB.

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení Čl. 31 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury uzavírají rámcové dohody pouze v případě, že požadované právo na kapacitu je v souladu s plánovacími dokumenty strategického plánování kapacity podle čl. 11 odst. 2. Provozovatelé infrastruktury v těchto plánovacích dokumentech uvedou kapacitu, kterou plánují vyhradit pro přidělení prostřednictvím rámcových dohod.

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury uzavírají rámcové dohody pouze v případě, že požadované právo na kapacitu je v souladu s plánovacími dokumenty strategického plánování kapacity podle čl. 11 odst. 2. Provozovatelé infrastruktury – ***po konzultaci se sousedními sítěmi*** – v těchto plánovacích dokumentech uvedou kapacitu, kterou plánují vyhradit pro přidělení prostřednictvím rámcových dohod.

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení Čl. 31 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury stanoví maximální podíly celkové kapacity, které lze přidělit prostřednictvím rámcových dohod, a zahrnou je do zprávy o síti.

Pozměňovací návrh

4. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury stanoví ***po konzultaci s regulačním subjektem*** maximální podíly celkové kapacity, které lze přidělit prostřednictvím rámcových dohod, a zahrnou je do zprávy

o síti. *Provozovatelé infrastruktury sousedních zemí, kteří uzavřeli přeshraniční rámcové dohody, tyto maximální podíly celkové kapacity uvedou do souladu a zajistí jejich co největší soudržnost.*

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení Čl. 31 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu uvedenou v příloze I oddíle 5. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než dobu uvedenou v příloze I oddíle 5 je nutno zdůvodnit požadavkem na účelové investice nových účastníků trhu nebo podstatnou novostí služby.

Pozměňovací návrh

7. *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení Čl. 31 – odst. 11

Znění navržené Komisí

11. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENRRB **může** Komise **přijmout** prováděcí akt **stanovující** podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat pro jednotné uplatňování tohoto článku a článku 33.

Pozměňovací návrh

11. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENRRB **přijme** Komise **do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** prováděcí akt, **kterým stanoví** podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat pro

Tyto prováděcí akty se přijímají
přezkumným postupem podle čl. 72 odst.
3.

jednotné uplatňování tohoto článku a
článku 33, **a kterým změní tento článek a
článek 33**. Tyto prováděcí akty se přijímají
přezkumným postupem podle čl. 72 odst.
3.

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení Čl. 32 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. V případě rozporu mezi dvěma nebo více žádostmi o kapacitu se jej provozovatelé infrastruktury nejprve pokusí vyřešit prostřednictvím konsenzuálního **konzultačního** mechanismu podle článku 36.

Pozměňovací návrh

3. V případě rozporu mezi dvěma nebo více žádostmi o kapacitu **nebo v případě požadavků na kapacitu, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity**, se jej provozovatelé infrastruktury nejprve pokusí vyřešit prostřednictvím konsenzuálního mechanismu **řešení rozporů** podle článku 36.

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení Čl. 32 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

V souladu s články 18 a 20 provozovatel infrastruktury upřednostní žádosti, které jsou v souladu s předem plánovanou kapacitou vymezenou v plánu poskytování kapacity. **Provozovatel infrastruktury proto může žádosti, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, buď přijmout, nebo zamítnout.**

Pozměňovací návrh

V souladu s články 18 a 20 provozovatel infrastruktury upřednostní žádosti, které jsou v souladu s předem plánovanou kapacitou vymezenou v plánu poskytování kapacity, **pokud byly řádně konzultovány s provozními zúčastněnými stranami a pokud byla v maximální míře zohledněna jejich oznámení o kapacitě.**

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení

Čl. 32 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Při přijímání žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, se provozovatel infrastruktury snaží zachovat celkovou rovnováhu mezi prvky plánu poskytování kapacity uvedenými v čl. 18 odst. 6.

Pozměňovací návrh

Při přijímání žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, se provozovatel infrastruktury snaží zachovat celkovou rovnováhu mezi prvky plánu poskytování kapacity uvedenými v čl. 18 odst. 6 **a v žádosti samé. Tyto žádosti je třeba zohlednit, pokud je k dispozici dostatečná volná kapacita, aniž by byly omezeny potřeby následných žádostí.**

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 32 – odst. 5 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Při **zamítnutí** žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, provozovatel infrastruktury neprodleně informuje dotčeného žadatele o svém záměru žádost zamítnout. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

Pozměňovací návrh

Při **zpracování** žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, **by měl provozovatel infrastruktury nabídnout alternativu a podle časových možností předem konzultovat dotčené žadatele. Pokud není možná žádná alternativní nabídka**, provozovatel infrastruktury **v případě zamítnutí žádosti** neprodleně informuje dotčeného žadatele o svém záměru žádost zamítnout. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení Čl. 32 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Provozovatel infrastruktury zváží žádosti podané po uplynutí počátečního termínu a před uplynutím konečného termínu stanoveného v příloze I **bodě** 4. V takových případech přidělí provozovatelé infrastruktury práva na kapacitu v souladu s přílohou I oddílem 4 bodem 2.

Pozměňovací návrh

8. Provozovatel infrastruktury zváží žádosti podané po uplynutí počátečního termínu a před uplynutím konečného termínu stanoveného v příloze I **oddíle** 4. V takových případech přidělí provozovatelé infrastruktury práva na kapacitu v souladu s přílohou I oddílem 4 bodem 2.

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení Čl. 33 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Provozovatelé infrastruktury přidělí kapacitu prostřednictvím procesu průběžného plánování v souladu s konečnými termíny stanovenými v příloze I oddíle 6. Provozovatelé infrastruktury si pro tento účel vyhradí kapacitu v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18.

Pozměňovací návrh

1. *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení Čl. 33 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

- b) specifikace kapacity pro všechny provozní dny přesahující období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první den uvedený v žádosti, na maximální období uvedené v příloze I oddíle 6.

Pozměňovací návrh

- b) *(Netýká se českého znění.)*

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení
Čl. 33 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Aniž je dotčen článek 18, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu vyhrazenou pro proces průběžného plánování přidělování kapacity na základě zásady přidělování stanovené v příloze I oddíle 5 bodě 2.

Pozměňovací návrh

3. Aniž je dotčen článek 18, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu vyhrazenou pro proces průběžného plánování přidělování kapacity na základě zásady přidělování stanovené v příloze I oddíle 6 bodě 2.

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení
Čl. 33 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. V souladu s pravidly a postupy stanovenými v článku 20 **mohou** provozovatelé infrastruktury **zamítnout přidělení kapacity** pro žádosti v rámci průběžného plánování, pokud jsou žádosti v rozporu s plánem poskytování kapacity přijatým podle článku 18. **Zamítnutí se**

Pozměňovací návrh

4. V souladu s pravidly a postupy stanovenými v článku 20 **se** provozovatelé infrastruktury **v maximální míře pokusí nabídnout alternativní kapacitu** pro žádosti v rámci průběžného plánování, pokud jsou žádosti v rozporu s plánem poskytování kapacity přijatým podle

žadatelé oznámí neprodleně. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

článek 18. **Pokud není možné nabídnout alternativu, může provozovatel infrastruktury odmítnout přidělit kapacitu pro takovou rozpornou žádost.** Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení Čl. 33 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. **Provozovatelé infrastruktury informují regulační subjekt o všech obdržených žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity definovaným v plánu poskytování kapacity, bez ohledu na to, zda byly přijaty nebo zamítnuty. Na základě těchto informací vydá regulační subjekt nejméně jednou za dva roky stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.**

Pozměňovací návrh

5. **vypouští se**

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení Čl. 36 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Síť ENIM připraví pokyny pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů pro žádosti o kapacitu pro více sítí a zahrne je do evropského rámce pro

Pozměňovací návrh

8. **Do ... [24 měsíců po vstupu v platnost tohoto nařízení] síť ENIM po konzultaci s platformou ERP připraví pokyny pro mechanismus konsenzuálního**

řízení kapacity uvedeného v článku 6.

řešení rozporů pro žádosti o kapacitu pro více sítí a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 36 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8a. Komise do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akt, kterým se stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při mechanismu konsenzuálního řešení rozporů v případě žádostí o kapacitu pro více sítí, a kterým se mění odstavec 8 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 37 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. V rámci **procesu** formálního řešení rozporů se žádosti o práva na kapacitu pro více sítí zohledňují v plném rozsahu. Pokud se v souladu s čl. 8 odst. 6 použijí jiné vnitrostátní parametry, použijí se uvedené parametry pro příslušné úseky.

2. V rámci **mechanismu** formálního řešení rozporů se žádosti o práva na kapacitu pro více sítí zohledňují v plném rozsahu. Pokud se v souladu s čl. 8 odst. 6 použijí jiné vnitrostátní parametry, použijí se uvedené parametry pro příslušné úseky.

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Čl. 37 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. V tomto ohledu síť ENRRB sestaví pokyny k zajištění harmonizovaného uplatňování článku 3.

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. V případech, kdy je kapacita rezervována, ale není využita, se použije platba náhrady podle článku 40.

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 7 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Provozovatel infrastruktury nabídne žadateli práva na alternativní kapacitu v konečných termínech stanovených v příloze I oddíle 8. Pokud **to** není **možné**, poskytne provozovatel infrastruktury žadateli příslušné informace, které mu umožní podat novou žádost o kapacitu

Provozovatel infrastruktury nabídne žadateli práva na alternativní kapacitu v konečných termínech stanovených v příloze I oddíle 8. Pokud není **možná žádná alternativní nabídka podle čl. 32 odst. 5 a čl. 33 odst. 4**, poskytne provozovatel infrastruktury

infrastruktury. Uvedené informace případně odkazují na plán poskytování kapacity uvedený v článku 18 a na pohotovostní plánování uvedené v článku 19.

(provozovatelé infrastruktury) žadateli příslušné informace, které mu umožní podat novou žádost o kapacitu infrastruktury. Uvedené informace případně odkazují na plán poskytování kapacity uvedený v článku 18 a na pohotovostní plánování uvedené v článku 19.

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 8 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Síť ENIM připraví a přijme harmonizované postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh

Do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] síť ENIM připraví a přijme harmonizované postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení

Čl. 39 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8a. Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými se stanoví pravidla a postupy pro řízení změn práv na kapacitu po přidělení a kterými změní odstavec 8 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení Čl. 40 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Po konzultaci se sítí ENRRB vymezí síť ENIM harmonizované podmínky, za nichž se náhrada poskytuje. Uvedené podmínky zohledňují pravidla stanovená v čl. 39 odst. 4 a 8. Síť ENIM zahrne tyto podmínky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Síť ENRRB zveřejní stanovisko k podmínkám vymezeným sítí ENIM.

Pozměňovací návrh

3. Po konzultaci se sítí ENRRB **a platforma ERP** vymezí síť ENIM **do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** harmonizované podmínky, za nichž se náhrada poskytuje. Uvedené podmínky zohledňují pravidla stanovená v čl. 39 odst. 4 a 8. Síť ENIM zahrne tyto podmínky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Síť ENRRB zveřejní stanovisko k podmínkám vymezeným sítí ENIM.

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení Čl. 40 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Regulační subjekty rozhodují o sporech týkajících se důvodu změny práva na kapacitu nebo **opožděné** náhrady a přijímají rozhodnutí neprodleně a do jednoho měsíce od shromáždění všech informací potřebných k posouzení příčiny změny. Regulační subjekty o takových rozhodnutích informují síť ENRRB a mohou je s ní konzultovat. Síť ENRRB zajistí, aby

Pozměňovací návrh

6. Regulační subjekty rozhodují o sporech týkajících se důvodu změny práva na kapacitu nebo **zpoždění platby** náhrady a přijímají rozhodnutí neprodleně a do jednoho měsíce od shromáždění všech informací potřebných k posouzení příčiny změny. Regulační subjekty o takových rozhodnutích informují síť ENRRB a mohou je s ní konzultovat. Síť ENRRB zajistí, aby

byla taková rozhodnutí soudržná a vycházela ze všeobecně uznávaných zásad.

byla taková rozhodnutí soudržná a vycházela ze všeobecně uznávaných zásad.

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení Čl. 40 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Komise **může** přijmout **prováděcí** akty, kterými stanoví podmínky pro vyplácení náhrad, kategorizaci změn práv na kapacitu a metodiky pro stanovení výše náhrady. Tyto **prováděcí** akty se **přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3**.

Pozměňovací návrh

7. Komise **je zmocněna** přijmout akty **v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71**, kterými **se** stanoví podmínky pro vyplácení náhrad, kategorizaci změn práv na kapacitu a metodiky pro stanovení výše náhrady **a kterými se mění odstavec 2 tohoto článku**. Uvedené akty **v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]**. **Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity**.

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení Čl. 41 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Síť ENIM vypracuje a přijme pokyny, aby v případě narušení sítě probíhalo řízení a přidělování kapacity infrastruktury transparentním a nediskriminačním způsobem. Síť ENIM zejména stanoví pokyny pro uplatňování procesu souběžného přidělování kapacity a zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

Pozměňovací návrh

Síť ENIM **do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** vypracuje a přijme pokyny, aby v případě narušení sítě probíhalo řízení a přidělování kapacity infrastruktury transparentním a nediskriminačním způsobem. Síť ENIM zejména stanoví pokyny pro uplatňování procesu souběžného přidělování kapacity a zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

V případě, že se uplatní proces souběžného přidělování, stanoví síť ENIM pokyny k postupům, které se mají použít, případně včetně použití **procesu** konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36 a **procesu** formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37. Síť ENIM zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh

V případě, že se uplatní proces souběžného přidělování, stanoví síť ENIM pokyny k postupům, které se mají použít, případně včetně použití **mechanismu** konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36 a **mechanismu** formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37. Síť ENIM zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Pozměňovací návrh 166

Návrh nařízení

Čl. 41 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé infrastruktury nesmějí při novém naplánování jednostranně měnit nebo rušit stávající práva na kapacitu za účelem řízení narušení. Na základě zkušeností regulačních subjektů, provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENIM a sítě ENRRB však **může** Komise přijmout **prováděcí** akt, **který** stanoví kritéria a postupy pro nové naplánování, včetně jednostranných změn přidělených práv na kapacitu ze strany provozovatelů infrastruktury za účelem řízení narušení

Pozměňovací návrh

3. Provozovatelé infrastruktury nesmějí při novém naplánování jednostranně měnit nebo rušit stávající práva na kapacitu za účelem řízení narušení. Na základě zkušeností regulačních subjektů, provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENIM a sítě ENRRB však **je** Komise **zmocněna** přijmout akt **v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterým se** stanoví kritéria a postupy pro nové naplánování, včetně jednostranných změn přidělených práv na kapacitu ze strany provozovatelů

sítě. ***Uvedený prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 72 odst. 3.***

infrastruktury za účelem řízení narušení sítě, ***a kterým se mění odstavec 2 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.***

Pozměňovací návrh 167

Návrh nařízení Čl. 42 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Provozovatelé infrastruktury zveřejní a volně zpřístupní zvláštní pravidla a postupy uvedené v odstavci 2. Oznámí je Komisi.

Pozměňovací návrh 168

Návrh nařízení Čl. 43 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu sítě. Uvedená pravidla a postupy se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a zahrnují řízení dopravy v situacích uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. a), b) a c) tohoto nařízení.

1. ***Do ... [18 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]*** provozovatelé infrastruktury zavedou pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu sítě. Uvedená pravidla a postupy se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a zahrnují řízení dopravy v situacích uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. a), b) a c) tohoto nařízení.

Návrh nařízení
Čl. 43 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Cílem pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 je minimalizovat celkový dopad odchylek od jízdního řádu sítě na železniční dopravu s ohledem na potřeby všech druhů dopravy. **Zásady** mohou zahrnovat pravidla přednosti pro řízení mezi různými druhy dopravy a specifické postupy, kritéria a cíle, jež se mají použít v přístupu založeném na optimalizaci, který se namísto explicitních pravidel přednosti opírá spíše o cílovou funkci, jako je minimalizace minut zpoždění nebo doby návratu k běžnému provozu.

Pozměňovací návrh

2. Cílem pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 je minimalizovat celkový dopad odchylek od jízdního řádu sítě na železniční dopravu s ohledem na potřeby všech druhů dopravy. **Pravidla a postupy** mohou zahrnovat pravidla přednosti pro řízení mezi různými druhy dopravy a specifické postupy, kritéria a cíle, jež se mají použít v přístupu založeném na optimalizaci, který se namísto explicitních pravidel přednosti opírá spíše o cílovou funkci, jako je minimalizace minut zpoždění nebo doby návratu k běžnému provozu.

Návrh nařízení
Čl. 43 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. K tomu zavede pohotovostní plán v souladu s článkem 19. V případě narušení provozu, které má potenciální dopad na přeshraniční dopravu, spolupracují dotyční provozovatelé infrastruktury na obnově běžného stavu přeshraniční dopravy v souladu s evropským rámcem pro

Pozměňovací návrh

3. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury **neprodleně** veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. K tomu zavede pohotovostní plán v souladu s článkem 19. V případě narušení provozu, které má potenciální dopad na přeshraniční dopravu, spolupracují dotyční provozovatelé infrastruktury na obnově běžného stavu přeshraniční dopravy v souladu s evropským rámcem pro

koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.

koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.

Pozměňovací návrh 171

Návrh nařízení

Čl. 43 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Odchyly by měly být povoleny pouze v řádně odůvodněných případech a měly by být schváleny vnitrostátním regulačním subjektem.

Pozměňovací návrh 172

Návrh nařízení

Čl. 43 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případech vyšší moci a v případech naprosté nutnosti z důvodu události, která způsobí dočasnou nepoužitelnost infrastruktury, lze odebrat přidělená práva na kapacitu bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému.

V případech vyšší moci a v případech naprosté nutnosti z důvodu události, která způsobí dočasnou nepoužitelnost infrastruktury, lze odebrat přidělená práva na kapacitu bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému, **příčemž zároveň bude vyvinuto veškeré úsilí k zajištění možných alternativ.**

Pozměňovací návrh 173

Návrh nařízení

Čl. 43 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. V případě odebrání kapacity provozovatelé infrastruktury včas informují železniční podniky o jejich řízení času, o průběhu oprav a o možných alternativách k přidělené kapacitě.

Pozměňovací návrh 174

**Návrh nařízení
Čl. 43 – odst. 6 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6a. Komise přijme do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] prováděcí akty, kterými stanoví pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu a kterými se změní odstavec 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Pozměňovací návrh 175

**Návrh nařízení
Čl. 44 – odst. 1 – pododstavec 2**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Síť ENIM vypracuje evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení ve spolupráci s provozními zúčastněnými stranami a zúčastněnými stranami

Síť ENIM vypracuje evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení ve spolupráci s provozními zúčastněnými stranami a zúčastněnými stranami

prostřednictvím konzultačního procesu uvedeného v článku 54, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice zřízeného podle hlavy IV nařízení (EU) **2012/2085**.

prostřednictvím konzultačního procesu uvedeného v článku 54, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice zřízeného podle hlavy IV nařízení (EU) **2021/2085**.

Pozměňovací návrh 176

Návrh nařízení Čl. 44 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení stanoví pokyny pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami.

Pozměňovací návrh

2. Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení stanoví pokyny pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami, **včetně sítě ENRRB**.

Pozměňovací návrh 177

Návrh nařízení Čl. 44 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. S ohledem na rámec přijatý sítí ENIM v souladu s odstavcem 1 je Komise zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v podle článku 71, kterými se stanoví podrobnosti o koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a kterými se změní odstavec 2 tohoto článku. Uvedené akty v přenesené pravomoci se přijmou do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v

platnost].

Pozměňovací návrh 178

Návrh nařízení

Čl. 46 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pokud událost má nebo pravděpodobně bude mít dopad na více než jednu síť, provozovatel infrastruktury, **kde** k události došlo, vyhlásí narušení více sítí a koordinuje opatření v souladu s články 44, 45 a 53.

Pozměňovací návrh

2. Pokud událost má nebo pravděpodobně bude mít dopad na více než jednu síť, provozovatel infrastruktury, **na které** k události došlo, vyhlásí narušení více sítí a koordinuje opatření v souladu s články 44, 45 a 53.

Pozměňovací návrh 179

Návrh nařízení

Čl. 46 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Síť ENIM definuje harmonizovanou metodu pro odhad pravděpodobného trvání a dopadu narušení sítě a zahrne ji do evropského rámce pro koordinaci **řízení** dopravy a krizového řízení podle článku 44.

Pozměňovací návrh

3. Síť ENIM definuje harmonizovanou metodu pro odhad pravděpodobného trvání a dopadu narušení sítě a zahrne ji do evropského rámce pro koordinaci dopravy, **řízení narušení** a krizového řízení podle článku 44.

Pozměňovací návrh 180

Návrh nařízení

Čl. 46 – odst. 4 a (nový)

4a. V případě částečného nebo úplného přerušení poskytování služeb způsobeného narušením provozu vlaků kvůli technické závadě, události nebo nehodě na přeshraniční trati, které trvá déle než 15 dnů, vypracuje dotčený provozovatel infrastruktury do 30 dnů ode dne, kdy k této situaci došlo, zprávu o události. Zpráva o události obsahuje přinejmenším tyto údaje:

a) informace o všech provozních opatřeních přijatých k zajištění alternativních tras;

b) informace o všech opatřeních přijatých k obnově pravidelných služeb na trati, kde došlo k přerušení.

Zpráva se zveřejní a pravidelně se aktualizuje, dokud nedojde k odstranění přerušení.

Agentura ERA může vydat doporučení ke zlepšení opatření k řešení narušení a omezení dopravní kapacity, která byla způsobena nehodou.

Pozměňovací návrh 181

Návrh nařízení

Čl. 47 – odst. 1 – pododstavec 2

Dotčený členský stát zajistí, aby se nouzová opatření v co největší možné míře řídila zásadami řízení kapacity a dopravy stanovenými v tomto nařízení a aby využívala stávající plány vypracované v souladu s článkem 19. **Taková nouzová**

Dotčený členský stát zajistí, aby se nouzová opatření v co největší možné míře řídila zásadami řízení kapacity a dopravy stanovenými v tomto nařízení a aby využívala stávající plány vypracované v souladu s článkem 19. Koordinuje **to**

opatření koordinuje s ostatními členskými státy.

s ostatními členskými státy.

Pozměňovací návrh 182

Návrh nařízení Čl. 49 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. V souladu s čl. 7f písm. d) směrnice 2012/34/EU síť ENIM sleduje a měří výkonnost služeb železniční infrastruktury s ohledem na **obecné cíle stanovené v článku 2 tohoto nařízení. Rovněž pak provozovatelé železniční infrastruktury sledují výkonnost služeb železniční dopravy.**

Pozměňovací návrh

1. **Komise je zmocněna přijmout výkonnostní cíle Unie pro oblasti výkonnosti stanovené v příloze VII. Cíle musí být v souladu s cíli v oblasti přechodu na jiné druhy dopravy a pravidelně se aktualizují.** V souladu s čl. 7f písm. d) směrnice 2012/34/EU síť ENIM s podporou provozovatelů železniční infrastruktury sleduje a měří výkonnost služeb železniční infrastruktury **a služeb železniční dopravy** s ohledem na **výkonnostní cíle Unie a provozovatelů infrastruktury. Síť ENIM pravidelně informuje orgán pro přezkum výkonnosti a Komisí.**

Pozměňovací návrh 183

Návrh nařízení Čl. 49 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Za tímto účelem stanoví provozovatelé infrastruktury své vlastní výkonnostní cíle v plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, přičemž zohlední veškeré cíle stanovené ve

Pozměňovací návrh

2. Za tímto účelem stanoví provozovatelé infrastruktury své vlastní výkonnostní cíle v plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, přičemž zohlední veškeré cíle stanovené ve

smluvních ujednáních uvedených v článku 30 uvedené směrnice. Zavádějí a provádějí postupy pro sledování a podávání zpráv o pokroku při dosahování cílů, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti. Tyto postupy zohlední evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných postupů stanovených v evropském rámci pro přezkum výkonnosti.

smluvních ujednáních uvedených v článku 30 uvedené směrnice.

Provozovatelé infrastruktury konzultují s příslušnými vnitrostátními a evropskými orgány s cílem zajistit, že tyto cíle jsou v souladu s výkonnostními cíli Unie.

Zavádějí a provádějí postupy pro sledování a podávání zpráv o pokroku při dosahování cílů, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti. Tyto postupy zohlední evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných postupů stanovených v evropském rámci pro přezkum výkonnosti. ***Odchylky jsou povoleny pouze v řádně odůvodněných případech a schvaluje je vnitrostátní regulační subjekt.***

Pozměňovací návrh 184

Návrh nařízení Čl. 50 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Síť** ENIM do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vytvoří a zavede evropský rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec zohledňuje zejména zásady vymezené v čl. 2 odst. 3, čl. 8 odst. 4, čl. 42 odst. 3 a provozní požadavky, výkonnostní cíle a cílové hodnoty stanovené v [článku **18 nového** nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh

1. **Agentura ERA s podporou sítě** ENIM do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vytvoří a zavede evropský rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec zohledňuje zejména zásady vymezené v čl. 2 odst. 3, čl. 8 odst. 4, čl. 42 odst. 3 a provozní požadavky, výkonnostní cíle a cílové hodnoty stanovené v článku **19 nařízení (EU) 2024/...** [nové nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh 185

Návrh nařízení

Čl. 50 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Síť ENRRB přijme doporučení o evropském rámci pro přezkum výkonnosti do ... [šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Při vytváření a provádění evropského rámce pro přezkum výkonnosti zohlední agentura ERA doporučení vydané sítí ENRRB.

Pozměňovací návrh 186

Návrh nařízení

Čl. 50 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Komise **může poradním postupem podle čl. 72 odst. 2 přijmout** prováděcí akty, **kterými stanoví podrobná pravidla** pro prvky uvedené v odst. 2 písm. b) až d). Komise přitom **zohlední práci, kterou síť ENIM vykonala v souladu s odstavcem 3, a veškerá doporučení orgánu** pro přezkum výkonnosti.

5. Komise **přijme do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** prováděcí akty, kterými stanoví **jednotné podmínky pro použití prvků uvedených v odstavci 2 tohoto článku do ... [36 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost], včetně podrobných pravidel** pro prvky uvedené v odst. 2 písm. b) až d) **a výkonnostní cíle. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 72 odst. 2.** Komise přitom **konzultuje se sítí ENIM, platformou ERP, sítí ENRRB, orgánem pro přezkum výkonnosti, platformou ERA a společným podnikem pro evropské železnice.**

Pozměňovací návrh 187

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Aniž je dotčen článek 15 směrnice 2012/34/EU a článek 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1100²³, síť ENIM do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a zveřejní **evropskou zprávu** o přezkumu výkonnosti na základě evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50 tohoto nařízení a každoročně ji **zveřejní**.

²³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu (Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 1).

Pozměňovací návrh

1. Aniž je dotčen článek 15 směrnice 2012/34/EU a článek 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1100²³, síť ENIM do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a zveřejní **návrh evropské zprávy** o přezkumu výkonnosti na základě evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50 tohoto nařízení a každoročně ji **aktualizuje. Na základě této zprávy agentura ERA podpoří Komisi při sledování a vykazování pokroku o cílech Unie pro železniční dopravu, včetně predikovaného růstu železniční dopravy na rok 2030 a 2050. Návrh evropská zprávy o přezkumu výkonnosti se zašle orgánu pro přezkum výkonnosti.**

²³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu (Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 1).

Pozměňovací návrh 188

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Orgán pro přezkum výkonnosti vypracuje **samostatný oddíl zprávy,**

Pozměňovací návrh

2. Orgán pro přezkum výkonnosti vypracuje **a přijme evropskou zprávu o**

v **němž** uvede své posouzení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy, doporučení týkající se otázek výkonnosti, **které je třeba řešit přednostně, a doporučení týkající se** opatření ke zlepšení výkonnosti.

přezkumu výkonnosti, v **níž** uvede své posouzení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy, **projevené neshody a** doporučení týkající se otázek výkonnosti, **včetně** opatření ke zlepšení výkonnosti, **se zahrnou do příštího nadcházejícího programu v souladu s čl. 55 odst. 8.**

Pozměňovací návrh 189

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Zpráva o přezkumu výkonnosti se vztahuje alespoň na tratě zahrnuté do **evropských dopravních koridorů uvedených v nařízení [nové nařízení o TEN-T]** a obsahuje informace požadované v [čl. 53 odst. 3 písm. g)] **uvedeného** nařízení. Předkládané informace jsou dostatečně podrobné, pokud jde o zeměpisnou působnost, a měly by pokrývat dostatečně dlouhé časové období, aby umožňovaly smysluplnou interpretaci.

Pozměňovací návrh

3. **Evropská** zpráva o přezkumu výkonnosti se vztahuje alespoň na tratě zahrnuté do **jednotného evropského železničního prostoru** a obsahuje informace požadované v [čl. 54 odst. 3 písm. g)] nařízení **(EU) 2024/... [nové nařízení o TEN-T]**. Předkládané informace jsou dostatečně podrobné, pokud jde o zeměpisnou působnost, a měly by pokrývat dostatečně dlouhé časové období, aby umožňovaly smysluplnou interpretaci.

Pozměňovací návrh 190

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje zvláštní oddíl o výkonu

Pozměňovací návrh

4. **Evropská** zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje zvláštní oddíl

koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 a o konzultačním mechanismu uvedeném v článku 54 tohoto nařízení.

o výkonu koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 a o konzultačním mechanismu uvedeném v článku 54 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 191

Návrh nařízení Čl. 51 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje samostatný oddíl o provádění postupů zavedených sítí ENIM. Obsahuje také analýzu pokroku při provádění v různých členských státech EU, včetně zpráv o vnitrostátních výjimkách a doporučení pro další harmonizaci.

Pozměňovací návrh 192

Návrh nařízení Čl. 52 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Postupem podle čl. 73 odst. 3 může Komise zřídit nebo jmenovat nestranný a příslušný orgán, který bude působit jako orgán pro přezkum výkonnosti.

1. Do ... [šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] se zřídí orgán pro přezkum výkonnosti jako nestranný, kompetentní a samostatný orgán. Jeho členové jsou jmenováni na základě zásluh a mají také zajistit soubor dovedností a zkušeností relevantních pro řízení železniční kapacity.

Členy orgánu pro přezkum výkonnosti jmenuje Komise na základě postupu výzvy pro odborníky. Komise je zmocněna

přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterým se stanoví podrobnosti o organizaci, správě a financování orgánu pro přezkum výkonnosti. Tento akt v přenesené pravomoci se přijme do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

Orgán pro přezkum výkonnosti je při plnění úkolů, které mu ukládá toto nařízení, nezávislý a nevyžaduje pokyny od žádné vlády členského státu, Komise, agentury ERA ani jiného veřejného nebo soukromého subjektu, ani se jimi neřídí.

Pozměňovací návrh 193

Návrh nařízení Čl. 52 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Orgán pro přezkum výkonnosti poskytuje Komisi a evropským koordinátorům na **jejich** žádost poradenství v záležitostech týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy.

Pozměňovací návrh

2. Orgán pro přezkum výkonnosti poskytuje Komisi, **agentuře ERA, síti ENIM** a evropským koordinátorům na žádost **Komise, agentury ERA nebo evropských koordinátorů** poradenství v záležitostech týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy.

Pozměňovací návrh 194

Návrh nařízení Čl. 52 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) poskytování doporučení síti ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum

Pozměňovací návrh

a) poskytování doporučení **Komisi a** síti ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum

evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50, včetně oblastí výkonnosti, otázek výkonnosti, které je třeba řešit v rámci každé z oblastí výkonnosti, harmonizace metodik, procesů, kritérií a definic pro sběr a analýzu údajů týkajících se výkonnosti a ukazatelů výkonnosti;

evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50, včetně oblastí výkonnosti, otázek výkonnosti, které je třeba řešit v rámci každé z oblastí výkonnosti, harmonizace metodik, procesů, kritérií a definic pro sběr a analýzu údajů týkajících se výkonnosti a ukazatelů výkonnosti;

Pozměňovací návrh 195

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) poskytování doporučení síti ENIM, síti ENRRB, provozovatelům infrastruktury, žadatelům, regulačním subjektům, orgánům členských států a případně dalším zúčastněným stranám ohledně nápravných opatření týkajících se řízení kapacity, řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení;

Pozměňovací návrh

b) poskytování doporučení síti ENIM, **agentuře ERA**, síti ENRRB, provozovatelům infrastruktury, žadatelům, regulačním subjektům, orgánům členských států a případně dalším zúčastněným stranám ohledně nápravných opatření týkajících se řízení kapacity, řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení;

Pozměňovací návrh 196

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 3 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) přezkoumání výsledků návrhu evropské zprávy o výkonnosti a příprava **samostatného oddílu uvedeného** v čl. 51 odst. 2;

Pozměňovací návrh

c) přezkoumání výsledků návrhu evropské zprávy o **přezkumu** výkonnosti a příprava **zprávy uvedené** v čl. 51 odst. 2;

Pozměňovací návrh 197

Návrh nařízení

Čl. 52 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Síť ENIM, koordinátor sítě, provozovatelé infrastruktury, regulační subjekty, síť ENRRB a případně další zúčastněné strany spolupracují s orgánem pro přezkum výkonnosti, zejména tím, že ***z vlastního podnětu nebo na žádost tohoto orgánu*** poskytují informace týkající se výkonnosti, a vynakládají maximální úsilí, aby při své práci v oblasti řízení výkonnosti železniční dopravy zohlednili jeho doporučení.

Pozměňovací návrh

5. Síť ENIM, koordinátor sítě, provozovatelé infrastruktury, regulační subjekty, síť ENRRB, ***agentura ERA*** a případně další zúčastněné strany spolupracují s orgánem pro přezkum výkonnosti, zejména tím, že poskytují informace týkající se výkonnosti, a vynakládají maximální úsilí, aby při své práci v oblasti řízení výkonnosti železniční dopravy zohlednili jeho doporučení.

Pozměňovací návrh 198

Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Koordinace se ***vztahuje na všechny tratě a uzly***, které jsou součástí evropských dopravních koridorů stanovených v článku 7 a příloze III [nového nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh

Koordinace se ***posílí zejména u těch tratí a uzlů TEN-T***, které jsou součástí evropských dopravních koridorů stanovených v článku 7 a příloze III [nového nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh 199

Návrh nařízení

Čl. 53 – odst. 3 – pododstavec 2 a (nový)

Členské státy a orgány veřejné služby mohou rozšířit pokrytí na další tratě.

Pozměňovací návrh 200

Návrh nařízení Čl. 54 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Síť ENIM připraví, přijme a provede pokyny k zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50. Tento **proces** se vytváří a provádí s podporou koordinátora sítě a za účasti **určených kontaktních míst provozovatelů** infrastruktury **uvedených** v článku 60.

Pozměňovací návrh

1. Síť ENIM **do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** připraví, přijme a provede pokyny k zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami, **včetně zástupců agentury ERA a členských států, jakož i reprezentativních subjektů uvedených v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) 2016/796** a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50. Tento **mechanismus** se vytváří a provádí s podporou koordinátora sítě a za účasti kontaktních míst **určených provozovatelů** infrastruktury **uvedenými** v článku 60.

Pozměňovací návrh 201

Návrh nařízení Čl. 54 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pokud síť ENIM přijme stanovisko nebo doporučení, které by mohlo mít dopad na železniční podniky, ostatní žadatele, jiné provozní zúčastněné strany a zúčastněné strany, zveřejní návrh pro konzultaci s dotčenými stranami. Dotčeným stranám se poskytne přiměřený čas na vyjádření zpětné vazby k návrhu rozhodnutí. Je-li to vyžadováno, zapojí se orgány členských států.

Pozměňovací návrh

2. Pokud síť ENIM přijme stanovisko nebo doporučení, které by mohlo mít dopad na železniční podniky, ostatní žadatele, poradní skupiny zřízené podle článku 55a (nový), jiné provozní zúčastněné strany a zúčastněné strany, **včetně zástupců agentury ERA a členských států, jakož i reprezentativních subjektů uvedených v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) 2016/796**, zveřejní návrh pro konzultaci s dotčenými stranami. Dotčeným stranám se poskytne přiměřený čas na vyjádření zpětné vazby k návrhu rozhodnutí. Je-li to vyžadováno, zapojí se orgány členských států. **Pokud síť ENIM přijme rozhodnutí, které pravděpodobně bude mít dopad na platformu ERP, musí síť ENIM konzultovat příslušné poradní skupiny.**

Pozměňovací návrh 202

Návrh nařízení Čl. 54 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Síť ENIM při přijímání konečného stanoviska nebo doporučení zohlední zpětnou vazbu poskytnutou dotčenými stranami v souladu s odstavcem 2. Pokud síť ENIM významné prvky poskytnuté zpětné vazby nezohlední, uvede důvody, proč tak učinila.

Pozměňovací návrh

3. Síť ENIM při přijímání konečného stanoviska nebo doporučení zohlední zpětnou vazbu poskytnutou dotčenými stranami v souladu s odstavcem 2. Pokud síť ENIM významné prvky poskytnuté zpětné vazby nezohlední, uvede **podložené** důvody, proč tak učinila.

Pozměňovací návrh 203

Návrh nařízení
Čl. 54 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. V případě rozdílných názorů mezi sítí ENIM a poradními orgány informují tyto poradní orgány síť ENRRB. Síť ENRRB zohlední tyto rozdílné názory ve své evropské zprávě o přezkumu výkonnosti podle článku 51.

Pozměňovací návrh 204

Návrh nařízení
Čl. 54 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Komise do ... [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akty, kterými stanoví jednotné podmínky k zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami a kterými změní odstavec 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3. Stanou se součástí evropského rámce pro řízení kapacity.

Pozměňovací návrh 205

Návrh nařízení
Čl. 55 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Členy sítě ENIM jsou všichni provozovatelé železniční infrastruktury **odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T, jak je uvedeno v [článku 6 a příloze I nového nařízení o TEN-T]**. Jmenují zástupce a náhradníka.

Pozměňovací návrh

2. Členy sítě ENIM jsou všichni provozovatelé železniční infrastruktury **jednotného evropského železničního prostoru**. Jmenují zástupce a náhradníka.

Pozměňovací návrh 206

Návrh nařízení
Čl. 55 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Komise **je členem** sítě ENIM bez hlasovacího práva. **Podporuje** práci sítě ENIM a **usnadňuje** koordinaci.

Pozměňovací návrh

7. Komise **a agentura ERA jsou členy** sítě ENIM bez hlasovacího práva. **Podporují** práci sítě ENIM a **usnadňují** koordinaci.

Pozměňovací návrh 207

Návrh nařízení
Čl. 55 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Síť ENIM stanoví svůj pracovní program. Pracovní program zahrnuje nejméně dvouleté období. Síť ENIM konzultuje návrh pracovního programu s žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami prostřednictvím konzultačního mechanismu uvedeného

Pozměňovací návrh

8. Síť ENIM stanoví svůj pracovní program. Pracovní program zahrnuje nejméně dvouleté období. Síť ENIM konzultuje **s platformou ERP, poradními skupinami zřízenými podle článku 55a** návrh pracovního programu s žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami

v článku 54. Kromě toho konzultuje Evropskou komisi, Agenturu Evropské unie pro železnice a společný podnik pro evropské železnice a případně další zúčastněné strany.

prostřednictvím konzultačního mechanismu uvedeného v článku 54. Kromě toho konzultuje Evropskou komisi, Agenturu Evropské unie pro železnice a společný podnik pro evropské železnice a případně další zúčastněné strany.

Pozměňovací návrh 208

Návrh nařízení

Čl. 55 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8a. Při vytváření evropských rámců pro řízení kapacity, řízení provozu a řízení výkonnosti vede síť ENIM konzultace s platformou ERP.

Pozměňovací návrh 209

Návrh nařízení

Čl. 55 – odst. 8 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8b. Provozovatelé železniční infrastruktury a subjekty třetích zemí přidělující infrastrukturu, kteří jsou odpovědní za tratě, jež jsou součástí transevropské dopravní sítě, se mohou připojit k síti ENIM jako pozorovatelé.

Pozměňovací návrh 210

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 55a

Evropská železniční platforma

1. Tímto se zřizuje Evropská železniční platforma (ERP) jako poradní orgán pro síť ENIM.

2. Platforma ERP je složena ze zástupců železničních podniků využívajících evropskou železniční infrastrukturu. Platforma ERP může zahrnovat jako členy všechny žadatele využívající evropskou železniční infrastrukturu samostatně nebo prostřednictvím sdružení, provozovatele zařízení služeb a terminálů, zainteresované strany v oblasti multimodální kapacity, jako jsou námořní a vnitrozemské vodní přístavy, a vlastníky dalších zařízení služeb souvisejících se železnicí. Každý člen jmenuje jednoho zástupce a jednoho náhradníka. Komise a agentura ERA jsou rovněž jmenovány pozorovateli v rámci platformy ERP. K účasti na poradních skupinách a diskusích může být přizván železniční průmysl, aby byla zajištěna lepší informovanost a připravenost.

3. Komise je nápomocna platformě ERP vytvořením podmínek pro fungování platformy ERP, včetně podmínek pro přijímání zástupců kategorií podle odstavce 2 do platformy.

4. Po konzultaci s Komisí a po schválení Komisí platforma ERP přijme a zveřejní svůj jednací řád. Organizuje své činnosti v souladu s jednacím řádem. Jednací řád platformy ERP stanoví mimo jiné četnost schůzí a organizací jejích činností. Platforma ERP může organizovat své činnosti v podskupinách sdružujících jednotlivé typy zúčastněných stran a

regionální uskupení.

5. Síť ENIM konzultuje s platformou ERP před přípravou a přijetím evropských rámců pro řízení kapacity, řízení dopravy a řízení výkonnosti. Platforma ERP může rovněž vydávat svá vlastní stanoviska, která síť ENIM zohlední. Platforma ERP může rovněž vydávat stanoviska z vlastní iniciativy určená síti ERA a/nebo Komisi.

6. Konzultacemi podle tohoto článku není dotčeno právo žadatelů odvolat se proti rozhodnutí sítě ENIM.

7. Platforma ERP předloží agentuře ERA a Komisi výroční zprávu o svých činnostech. Tato zpráva se zveřejní.

Pozměňovací návrh 211

Návrh nařízení Čl. 57 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Síť ENIM přizve na svá jednání Komisi, včetně evropských koordinátorů, a případně zástupce členských států s cílem projednat otázky týkající se rozvoje železniční infrastruktury a zajistit spolupráci s evropskými koordinátory, jak je uvedeno v [novém nařízení o TEN-T]. Síť ENIM poskytne informace požadované podle [čl. 53 třetího pododstavce nového nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh

2. Síť ENIM přizve na svá jednání Komisi, včetně evropských koordinátorů, **platformy ERP** a případně zástupce **agentury ERA a** členských států, **jakož i reprezentativní subjekty uvedené v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) 2016/796** s cílem projednat otázky týkající se rozvoje železniční infrastruktury a zajistit spolupráci s evropskými koordinátory, jak je uvedeno v [novém nařízení o TEN-T]. Síť ENIM poskytne informace požadované podle [čl. 53 třetího pododstavce nového nařízení o TEN-T].

Pozměňovací návrh 212

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 57a

Povinnosti agentury ERA

1. Kromě úkolů stanovených v nařízení (EU) 2016/796 je agentura ERA odpovědná za všechny úkoly, které jí byly svěřeny tímto nařízením. Zejména:

a) na žádost Komise poskytovat podporu při přípravě zvláštních prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci stanovených v tomto nařízení;

b) koordinovat jako systémový orgán podle článku 23 nařízení (EU) 2016/796 úkoly stanovené v článku 62 tohoto nařízení;

c) plnit úkoly stanovené v článku 50 tohoto nařízení;

d) na požádání poskytovat podporu regulačním subjektům při určování pravidel, postupů a nástrojů v oblasti působnosti tohoto nařízení;

e) určovat překážky pro železniční služby ve více sítích.

2. V rámci své činnosti agentura:

a) sestaví doporučení na základě činnosti sítě ENIM a koordinátora sítě;

b) případně zohlední technický pokrok a uznávané výzkumné práce;

c) zohlední odhad nákladů a přínosů svých doporučení a zdůrazní nejschůdnější řešení;

d) splní kritéria otevřenosti, konsenzu a transparentnosti definovaná v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

3. Částka finančních prostředků přidělených na plnění úkolů agentury ERA podle tohoto nařízení se tedy čerpá z

nepřidělených rozpětí do výše stropů uvedených ve VFR nebo se mobilizuje prostřednictvím jiných než tematických zvláštních nástrojů VFR.

Pozměňovací návrh 213

Návrh nařízení

Čl. 58 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Provozovatelé infrastruktury poskytnou síti ENIM zdroje nezbytné k plnění jejích úkolů. Za tímto účelem **jmenují** do ... [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] nestranný a příslušný subjekt, který bude plnit funkce uvedené v článku 59. Tento subjekt bude označen jako koordinátor sítě.

Pozměňovací návrh

Provozovatelé infrastruktury poskytnou síti ENIM zdroje nezbytné k plnění jejích úkolů. Za tímto účelem **jmenuje Komise po konzultaci s členskými státy a sítí ENIM** do ... [šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] nestranný a příslušný subjekt, který bude plnit funkce uvedené v článku 59. Tento subjekt bude označen jako koordinátor sítě. **Síť ENIM může se souhlasem Komise rozhodnout o změně subjektu jmenovaného koordinátorem sítě.**

Pozměňovací návrh 214

Návrh nařízení

Čl. 58 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Koordinátor sítě vykonává své úkoly nestranně a hospodárně a jedná jménem sítě ENIM. Za tímto účelem předloží síti ENIM svůj roční pracovní program týkající se úkolů stanovených v tomto nařízení a výroční zprávu o provádění pracovního

Pozměňovací návrh

2. Koordinátor sítě vykonává své úkoly nestranně a hospodárně a jedná jménem sítě ENIM **a Komise**. Za tímto účelem předloží síti ENIM **a Komisi** svůj roční pracovní program týkající se úkolů stanovených v tomto nařízení a výroční

programu.

zprávu o provádění pracovního programu.

Pozměňovací návrh 215

Návrh nařízení

Čl. 59 – odst. 1 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) poskytuje stávající a nové sdílené mezipodnikové služby provozovatelům infrastruktury a železničním podnikům za účelem zlepšení železničních služeb a posílení transevropské železniční dopravy;

Pozměňovací návrh 216

Návrh nařízení

Čl. 61 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Síť ENIM připraví a přijme společnou strukturu zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, která zohlední informace uvedené v příloze IV uvedené směrnice, příloze IV tohoto nařízení a společný časový rozvrh konzultací zúčastněných stran k návrhu zprávy o síti. Provozovatelé infrastruktury tuto strukturu a časový rozvrh v co největší míře zohlední při přípravě zprávy o síti.

1. Síť ENIM **do ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** připraví a přijme společnou strukturu zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, která zohlední informace uvedené v příloze IV uvedené směrnice, příloze IV tohoto nařízení a společný časový rozvrh konzultací zúčastněných stran k návrhu zprávy o síti. Provozovatelé infrastruktury tuto strukturu a časový rozvrh v co největší míře zohlední při přípravě zprávy o síti.

Pozměňovací návrh 217

Návrh nařízení
Čl. 62 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) zlepšují transparentnost řízení železniční kapacity a dopravy ve všech jejich fázích;

Pozměňovací návrh

b) zlepšují transparentnost řízení železniční kapacity a dopravy ve všech jejich fázích, **včetně digitálních řešení a řešení v reálném čase, která budou postupně vypracována s příslušnými zúčastněnými stranami;**

Pozměňovací návrh 218

Návrh nařízení
Čl. 62 – odst. 2 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Digitální nástroje a digitální služby musí být případně v souladu s TAF/TAP TSI a RINF, které jsou uvedeny v článku 49 směrnice (EU) 2016/797, aby se zajistila interoperabilita příslušných systémů.

Pozměňovací návrh 219

Návrh nařízení
Čl. 62 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby digitální nástroje a digitální služby splňovaly požadavky na proces plánování a přidělování kapacit stanovený v oddíle 3 tohoto nařízení. Aby se dosáhlo zlepšení

uvedených v odst. 2 písm. a) tohoto článku, využijí provozovatelé infrastruktury také nástroj pro digitalizaci dočasných omezení kapacity a digitální znázornění vlaků provozovaných na evropské železniční síti.

Pozměňovací návrh 220

Návrh nařízení Čl. 62 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Pokud je třeba, aby se na digitální nástroje nebo digitální služby nezbytné pro podporu procesů řízení kapacity nebo řízení dopravy vztahovaly technické specifikace pro interoperabilitu, nebo pokud je třeba změnit stávající specifikace, které se na uvedené nástroje vztahují nebo se na ně vztahují částečně, jak stanoví směrnice (EU) 2016/797 a prováděcí akty přijaté podle uvedené směrnice, přispějí síť ENIM a provozovatelé infrastruktury k vypracování a udržování takových specifikací ve spolupráci **se** společným podnikem pro evropské železnice a prostřednictvím procesu uvedeného v článku 5 směrnice (EU) 2016/797.

Pozměňovací návrh

3. Pokud je třeba, aby se na digitální nástroje nebo digitální služby nezbytné pro podporu procesů řízení kapacity nebo řízení dopravy vztahovaly technické specifikace pro interoperabilitu, nebo pokud je třeba změnit stávající specifikace, které se na uvedené nástroje vztahují nebo se na ně vztahují částečně, jak stanoví směrnice (EU) 2016/797 a prováděcí akty přijaté podle uvedené směrnice, přispějí síť ENIM a provozovatelé infrastruktury k vypracování a udržování takových specifikací ve spolupráci s **agenturou ERA a** společným podnikem pro evropské železnice a prostřednictvím procesu uvedeného v článku 5 směrnice (EU) 2016/797.

Pozměňovací návrh 221

Návrh nařízení Čl. 62 – odst. 5 a (nový)

5a. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby digitální nástroje a digitální služby uvedené v odstavci 1 byly plně provozuschopné v souladu s harmonogramy stanovenými v tomto nařízení. Zavedou se tyto digitální evropské systémy řízení železniční kapacity a řízení železničního provozu:

a) evropský digitální systém pro procesy řízení kapacity stanovené v kapitole II tohoto nařízení, jenž sestává z:

i) digitálního zobrazení kapacitních modelů uvedených v článku 17 do 1. července 2025 („evropský nástroj pro řízení kapacity“), které se použije od období platnosti jízdního řádu na rok 2027;

ii) nástroje pro předkládání žádostí o přidělení roční kapacity ve více sítích a pro obdržení odpovědí na jednom místě a v rámci jedné operace do 1. ledna 2026 (= „systém koordinace tras“), který se použije od období platnosti jízdního řádu na rok 2027;

iii) digitálního zobrazení plánu poskytování kapacity v reálném čase uvedených v člancích 9 a 18 do 1. prosince 2028 („evropský nástroj pro řízení kapacity“), které se použije od období platnosti jízdního řádu na rok 2030;

iv) digitálního zobrazení a nástroje pro koordinaci dočasných omezení kapacity uvedených v článku 10 do 1. prosince 2027 („nástroj pro dočasná omezení kapacity“), které se použijí od období platnosti jízdního řádu na rok 2029;

v) zprostředkovatele kapacity pro žádost o kapacitu ve více sítích podle postupů popsaných v člancích 32 až 34 do 1. ledna 2029 („zprostředkovatel kapacity“), který se použije od období platnosti jízdního

řádu na rok 2030;

b) evropský digitální systém jako podpora koncepce evropské sítě řízení dopravy pro procesy řízení dopravy stanovené v kapitole III tohoto nařízení („vlakový informační systém“), který stanoví

i) celoevropský přehled jízd vlaků ve více sítích z výchozí stanice do cílové stanice ke dni použitelnosti tohoto nařízení;

ii) pravidelnou výměnu informací o odhadovaném čase příjezdu do prosince 2027;

iii) podávání zpráv o událostech tomuto společnému systému nebo jeho prostřednictvím do prosince 2030;

iv) společnou platformu pro komunikaci a spolupráci vnitrostátních středisek řízení dopravy do prosince 2030.

Agentura ERA ve spolupráci se sítí ENIM a koordinátorem sítě předloží Komisi v souladu s článkem 19 nařízení (EU) 2016/796 do ... [12 měsíců před vstupem tohoto nařízení v platnost] doporučení, ve kterém se stanoví nástroje pro provádění a správu digitálního evropského systému pro řízení železniční kapacity a dopravy. Doporučení zohlední nástroje, které již jsou v provozu nebo které se vyvíjejí, jakož i provedené investice, a nástroje a jízdní řády stanovené v tomto odstavci. Na základě tohoto doporučení je Komise zmocněna přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71 za účelem stanovení těchto nástrojů pro provádění a správu digitálního evropského systému pro řízení železniční kapacity a dopravy a stanovit v rámci tohoto procesu úkoly pro evropský společný podnik pro evropské železnice, agenturu ERA, provozovatele infrastruktury, síť ENIM, síť ENRRB a koordinátora sítě.

Pozměňovací návrh 222

Návrh nařízení

Čl. 62 – odst. 5 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5b. Agentura ERA tyto úkoly koordinuje.

Ústřední nástroje evropských digitálních systémů řízení kapacity a dopravy provozuje koordinátor sítě.

Agentura ERA zajistí soulad digitálních systémů vypracovaných odvětvím s technickými normami interoperability.

Pozměňovací návrh 223

Návrh nařízení

Čl. 62 – odst. 5 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5c. Komise a členské státy podporují financování činností uvedených v tomto článku, mimo jiné i z nástroje CEF, s cílem zajistit včasné přeshraniční harmonizované a interoperabilní zavádění digitálních nástrojů a služeb.

Pozměňovací návrh 224

Návrh nařízení

Čl. 63 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Funkce a pravomoci stanovené v článku 56 směrnice 2012/34/EU se vykonávají rovněž v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení. Regulační subjekt zejména sleduje činnosti provozovatelů infrastruktury uvedené v kapitolách II až V a z vlastního podnětu a s cílem zabránit diskriminaci žadatelů ověřuje dodržování tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

1. Funkce a pravomoci stanovené v článku 56 směrnice 2012/34/EU se vykonávají rovněž v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení. Regulační subjekt zejména sleduje činnosti provozovatelů infrastruktury **a evropského koordinátora sítě** uvedené v kapitolách II až V **tohoto nařízení** a z vlastního podnětu a s cílem zabránit diskriminaci žadatelů ověřuje dodržování tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 225

Návrh nařízení

Čl. 63 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Regulační subjekt se podílí na strategickém plánování kapacity podle oddílu II tohoto nařízení a dohlíží na ně. Regulační subjekt rovněž vyhodnotí přiměřenost, zákaz diskriminace a transparentnost. Regulační subjekt může vydávat a sdílet stanoviska s provozovateli infrastruktury, sítí ENIM a platformou ERP. Provozovatelé infrastruktury zohlední návrhy regulačních subjektů při vypracovávání strategického plánování kapacity.

Pozměňovací návrh 226

Návrh nařízení

Čl. 63 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Železniční podnik, žadatel, potenciální žadatel, celostátní, regionální nebo místní orgán odpovědný za dopravu má právo na odvolání k regulačnímu subjektu v souladu s článkem 56 směrnice 2012/34/EU, pokud se domnívá, že s ním provozovatel infrastruktury nejednal poctivě, diskriminoval ho nebo ho jinak poškodil, když provozovatel infrastruktury vykonával činnosti stanovené v kapitolách II, III, IV a V tohoto nařízení (**Řízení kapacity infrastruktury, Řízení narušení dopravy a krizové řízení, Přezkum výkonnosti, Evropská síť pro koordinaci**).

Pozměňovací návrh

2. Železniční podnik, **jiny** žadatel, potenciální žadatel, celostátní, regionální nebo místní orgán odpovědný za dopravu má právo na odvolání k regulačnímu subjektu v souladu s článkem 56 směrnice 2012/34/EU, pokud se domnívá, že s ním provozovatel infrastruktury nejednal poctivě, diskriminoval ho nebo ho jinak poškodil, když provozovatel infrastruktury vykonával činnosti stanovené v kapitolách II, III, IV a V tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 227

Návrh nařízení

Čl. 64 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Za účelem plnění svých odpovědností podle tohoto nařízení spolupracují regulační subjekty v rámci sítě ENRRB uvedené v čl. 57 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, a to i prostřednictvím společných konzultací a šetření, přijímáním stanovisek nebo doporučení nebo jinými příslušnými činnostmi. Regulační subjekty poskytnou síti ENRRB všechny požadované informace.

Pozměňovací návrh

Za účelem plnění svých odpovědností podle tohoto nařízení spolupracují regulační subjekty v rámci sítě ENRRB uvedené v čl. 57 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, a to i prostřednictvím společných konzultací a šetření, přijímáním stanovisek nebo doporučení nebo jinými příslušnými činnostmi. Regulační subjekty poskytnou síti ENRRB všechny požadované informace **a zohlední stanoviska a doporučení přijatá sítí ENRRB**.

Pozměňovací návrh 228

Návrh nařízení Čl. 64 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Pokud regulační subjekt přijme rozhodnutí, které se odchyluje od jakéhokoli příslušného stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB, nebo pokud odmítne přijmout rozhodnutí, poskytne síti ENRRB vysvětlení, v němž uvede rozdíly a své důvody, proč se stanovisky nebo doporučeními sítě ENRRB neřídil.

Pozměňovací návrh

5. Pokud regulační subjekt přijme rozhodnutí, které se odchyluje od jakéhokoli příslušného stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB, nebo pokud odmítne přijmout rozhodnutí, poskytne síti ENRRB vysvětlení, v němž uvede rozdíly a své důvody, proč se stanovisky nebo doporučeními sítě ENRRB neřídil, **a příslušné vysvětlení zahrne do svého rozhodnutí.**

Pozměňovací návrh 229

Návrh nařízení Čl. 64 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8a. Síť ENRRB zajistí, aby její struktura, metody fungování a veškeré relevantní informace o její práci, včetně stanovisek a doporučení, byly veřejně dostupné na jejích internetových stránkách. Ty musí uvádět kontaktní údaje pracovních skupin.

Pozměňovací návrh 230

Návrh nařízení Čl. 65 – odst. 2 a (nový)

2a. Síť ENRRB před přijetím posoudí evropské rámce pro řízení kapacity, řízení provozu a přezkum výkonnosti, jakož i společnou strukturu zpráv o síti a vydá k nim stanovisko, které sdělí vnitrostátním regulačním subjektům, které mohou přijmout opatření v souladu s článkem 56 směrnice 2012/34/EU. Síť ENRRB může posoudit všechna rozhodnutí sítě ENIM a vydat stanoviska, která sdělí síti ENIM, regulačním subjektům, platformě ERP a provozovatelům infrastruktury.

Pozměňovací návrh 231

**Návrh nařízení
Čl. 65 – odst. 3**

3. Na základě žádostí žadatelů, provozovatelů infrastruktury a dalších zúčastněných stran poskytuje síť ENRRB stanoviska nebo doporučení k probíhajícím nebo přijatým rozhodnutím o stížnostech podaných železničním regulačním subjektům.

3. vypouští se

Pozměňovací návrh 232

**Návrh nařízení
Čl. 65 – odst. 5 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Síť ENRRB poskytuje doporučení síti ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50, včetně oblastí výkonnosti, otázek výkonnosti, které je třeba řešit v rámci každé z oblastí výkonnosti, harmonizace metodik, postupů, kritérií a definic pro shromažďování a analýzu údajů týkajících se výkonnosti a ukazatelů výkonnosti.

Pozměňovací návrh 233

**Návrh nařízení
Čl. 65 – odst. 6 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6a. Síť ENRRB posoudí evropské rámce pro řízení kapacity, řízení provozu a přezkum výkonnosti, jakož i společnou strukturu prohlášení o síti a vydá stanovisko. Regulační subjekty při kontrole výkazů sítě v nejvyšší míře zohlední stanovisko sítě ENRRB.

Pozměňovací návrh 234

**Návrh nařízení
Čl. 66 – odst. 2 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Síť ENRRB zajistí, aby její působ

fungování a veškeré relevantní informace o její práci byly veřejně dostupné na společných internetových stránkách. Budou zahrnuty také kontaktní údaje pro stížnosti, kontaktní údaje na specializované pracovní skupiny a informace o postupech.

Pozměňovací návrh 235

Návrh nařízení
Čl. 66 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Síť ENRRB zveřejňuje svá stanoviska a doporučení na specializovaných internetových stránkách.

Pozměňovací návrh 236

Návrh nařízení
Čl. 67 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Rada regulačních subjektů se skládá z jednoho člena s hlasovacím právem z každého členského státu, který má železniční síť v provozu, a z jednoho člena jmenovaného Komisí.

1. Rada regulačních subjektů se skládá z jednoho člena s hlasovacím právem z každého členského státu, který má železniční síť v provozu, a z jednoho člena jmenovaného Komisí. ***Agentura ERA je pozorovatelem bez hlasovacích práv.***

Pozměňovací návrh 237

Návrh nařízení
Čl. 68 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) přijímá stanoviska a doporučení k rozhodnutím přijatým sítí ENIM ve spolupráci s koordinátorem sítě v rámci působnosti tohoto nařízení;

Pozměňovací návrh 238

Návrh nařízení
Čl. 68 – odst. 2 – písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ab) na základě stížností železničních podniků, provozovatelů zařízení služeb a dalších zúčastněných stran přijímá doporučení a stanoviska sítě ENRRB v souvislosti s konzultacemi uvedenými v článku 55a, jakož i s rozhodnutími přijatými sítí ENIM ve spolupráci s koordinátorem sítě;

Pozměňovací návrh 239

Návrh nařízení
Čl. 68 – odst. 2 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) navrhuje a přijímá doporučení pro síť ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum evropského rámce pro přezkum výkonnosti.

Pozměňovací návrh 240

Návrh nařízení Čl. 69 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Rada se schází v pravidelných intervalech. Ze svých členů volí dvoutřetinovou většinou hlasů předsedu, který vykonává funkci po dobu jednoho roku.

Pozměňovací návrh 241

Návrh nařízení Čl. 69 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. **Zasedáním rady předsedá** Komise.
Nemá hlasovací právo.

2. Komise **se účastní zasedání rady, podporuje je a usnadňuje koordinaci během těchto zasedání.** Nemá hlasovací právo.

Pozměňovací návrh 242

Návrh nařízení Čl. 70 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Pracovních skupin se mohou účastnit odborníci z železničních regulačních

3. Pracovních skupin se mohou **na pozvání** účastnit odborníci z železničních

subjektů, Komise, **provozních zúčastněných stran** a případně dalších veřejných nebo soukromých subjektů.

regulačních subjektů, Komise, **agentury ERA** a případně **provozních zúčastněných stran a z** dalších veřejných nebo soukromých subjektů.

Pozměňovací návrh 243

Návrh nařízení Čl. 70 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Rada nebo předsedové pracovních skupin mohou v konkrétních případech, je-li to nezbytné, přizvat k účasti na zasedáních pracovních skupin jednotlivé odborníky uznávané jako odborně způsobilé v příslušné oblasti.

Pozměňovací návrh

5. Rada nebo předsedové pracovních skupin mohou v konkrétních případech, je-li to nezbytné, přizvat k účasti na zasedáních pracovních skupin **odborníky z regulačních orgánů v oblasti železnic, Komise, agentury ERA, zúčastněných stran a případně dalších veřejných nebo soukromých subjektů, jakož i** jednotlivé odborníky uznávané jako odborně způsobilé v příslušné oblasti.

Pozměňovací návrh 244

Návrh nařízení Čl. 71 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, **čl. 39 odst. 9**, čl. 46 odst. 6, čl. 48 odst. 3 **a** čl. 53 odst. 5 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [1. ledna 2026]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v **čl. 6 odst. 4a, čl. 8 odst. 7**, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2 **a 4a, čl. 12 odst. 9a, čl. 18 odst. 10a, čl. 19 odst. 5, čl. 20 odst. 4a**, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, **čl. 39 odst. 8a a 9, čl. 40 odst. 7, čl. 41 odst. 3, čl. 44 odst. 3a**, čl. 46 odst. 6, čl. 48 odst. 3, **čl. 52 odst. 1**, čl. 53 odst. 5 **a čl. 62**

tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

odst. 5a je svěřena Komisi na dobu pěti let od [1. ledna 2026]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Pozměňovací návrh 245

Návrh nařízení

Čl. 74 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

- c) v článku 3 se zrušují body 20, 22, 23, 27 a 28;

Pozměňovací návrh

- c) (Netýká se českého znění.)

Pozměňovací návrh 246

Návrh nařízení

Článek 74 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 74a

Změny nařízení (EU) 2016/796

1. Nařízení (EU) 2016/796 se mění takto:

a) v čl. 19 odst. 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

m) na požádání uděluje doporučení Komisi týkající se vypracování a aktualizace prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci uvedených v nařízení Evropského parlamentu a Rady

EU) .../... [nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010].

Pozměňovací návrh 247

Návrh nařízení Článek 74 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 74b

Změny směrnice (EU) 2016/797

1. Směrnice (EU) 2016/797 se mění takto:

a) v bodu 2 přílohy II se vkládá nový bod, který zní:

2.9 Využití kapacity železniční infrastruktury: struktury, orgány a postupy uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... [toto nařízení]

Pozměňovací návrh 248

Návrh nařízení Čl. 75 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Rámcové dohody uzavřené v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU se nadále uplatňují až do uplynutí doby jejich platnosti.

1. Rámcové dohody uzavřené **před 1. lednem 2026** v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU se nadále uplatňují

až do uplynutí doby jejich platnosti.

Pozměňovací návrh 249

Návrh nařízení

Čl. 77 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) články 1, 2 a 3, kapitola II s výjimkou čl. 9 odst. 1 a 2 a **čl. 27 odst. 4** a kapitola III s výjimkou článku 48 tohoto nařízení se použijí pouze na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost po [8. prosinci **2029**];

Pozměňovací návrh

a) články 1, 2 a 3, kapitola II s výjimkou čl. 9 odst. 1 a 2 a **článků 26, 27, 28, 31, 39 a 50** a kapitola III s výjimkou článku 48 tohoto nařízení se použijí pouze na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost po [8. prosinci **2027**];

Pozměňovací návrh 250

Návrh nařízení

Čl. 77 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) ustanovení čl. 9 odst. 1 a 2 se použijí od [1. ledna **2028**];

Pozměňovací návrh

b) ustanovení čl. 9 odst. 1 a 2 se použijí od [1. ledna **2027**];

Pozměňovací návrh 251

Návrh nařízení

Čl. 77 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) článek 35 se použije od 1. prosince 2028;

Pozměňovací návrh 252

Návrh nařízení

Čl. 77 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) článek 40 se použije od 1. prosince 2027;

Pozměňovací návrh 253

Návrh nařízení

Čl. 77 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. e

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) článek 74 se použije od [9. prosince 2029].

e) článek 74 se použije od [9. prosince 2027].

Pozměňovací návrh 254

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1 – tabulka

Znění navržené Komisí

Výstup	Obsah
Kapacitní strategie (článek 16)	– Plánovaný rozvoj fyzické infrastruktury, včetně nové výstavby, modernizace, obnovy a uzavření / vyřazení z provozu – Předpokládaný vývoj poptávky po službách železniční dopravy – Strategické pokyny pro vytížení kapacity ze strany členských států, včetně výhledu vývoje závazků veřejné služby – Kapacita přidělená v rámcových dohodách a kapacita potřebná k poskytování dopravních služeb v rámci smluv na veřejné služby – Infrastruktura prohlášená za vysoce vytíženou nebo přetíženou – Rozsáhlá omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře
Kapacitní model (článek 17)	– Všechny informace obsažené v kapacitní strategii, případně aktualizované a dále upřesněné – Objem kapacity dostupné žadatelům podle segmentu trhu železniční dopravy a/nebo podle procesu přidělování – Objem kapacity požadované pro práce na infrastruktuře podle dopadu na dopravu (kategorie) – Zeměpisná působnost: alespoň tratě zahrnuté do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T – Zeměpisné údaje: rozdělení do příslušných plánovacích částí odrážejících charakteristiky infrastruktury a poptávky – Časová působnost: jedno období platnosti jízdního řádu sítě – Časové údaje: alespoň roční přehled (omezení kapacity) a jeden nebo více reprezentativních dnů (kapacita dostupná pro žádosti)
Plán poskytování	– Všechny informace obsažené v kapacitním modelu,

kapacity (článek 18)	případně aktualizované a dále upřesněné – Předem plánovaná kapacita dostupná pro žádosti, vymezená ve formě objektů kapacity – Omezení kapacity vymezená ve formě objektů kapacity – Alternativní kapacita dostupná během omezení kapacity – Alternativní kapacita dostupná v případě narušení sítě
-----------------------------	---

Pozměňovací návrh

Výstup	Obsah
Kapacitní strategie (článek 16)	– Plánovaný rozvoj fyzické infrastruktury, včetně nové výstavby, modernizace, obnovy a uzavření / vyřazení z provozu – Předpokládaný vývoj poptávky po službách železniční dopravy – Strategické pokyny pro vytížení kapacity ze strany členských států, včetně výhledu vývoje závazků veřejné služby – Kapacita přidělená v rámcových dohodách a kapacita potřebná k poskytování dopravních služeb v rámci smluv na veřejné služby – Infrastruktura prohlášená za vysoce vytíženou nebo přetíženou – Rozsáhlá omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře
Kapacitní model (článek 17)	– Všechny informace obsažené v kapacitní strategii, případně aktualizované a dále upřesněné – Objem kapacity dostupné žadatelům podle segmentu trhu železniční dopravy a/nebo podle procesu přidělování, <i>včetně kapacity zajištěné pro pozdější žádosti a kapacity přidělené na základě rámcových dohod</i> – Objem kapacity požadované pro práce na infrastruktuře podle dopadu na dopravu (kategorie) – Zeměpisná působnost: alespoň tratě zahrnuté do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T

	– Zeměpisné údaje: rozdělení do příslušných plánovacích částí odrážejících charakteristiky infrastruktury a poptávky – Časová působnost: jedno období platnosti jízdního řádu sítě – Časové údaje: alespoň roční přehled (omezení kapacity) a jeden nebo více reprezentativních dnů (kapacita dostupná pro žádosti)
Plán poskytování kapacity (článek 18)	– Všechny informace obsažené v kapacitním modelu, případně aktualizované a dále upřesněné – Předem plánovaná kapacita dostupná pro žádosti, vymezená ve formě objektů kapacity – Omezení kapacity vymezená ve formě objektů kapacity – Alternativní kapacita dostupná během omezení kapacity – Alternativní kapacita dostupná v případě narušení sítě

Pozměňovací návrh 255

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – podbod 1 – odst. 3 – tabulka

Znění navržené Komisí

Výstup	Milník	Konečný termín (nejpozději)
Kapacitní strategie (článek 16)	<i>Zveřejnění prvních prvků kapacitní strategie</i>	X–60
	První konzultace se zúčastněnými stranami	X–58
	Zveřejnění návrhu strategie a druhá konzultace se zúčastněnými stranami	X–38
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli	X–36

	infrastruktury	
Kapacitní model (článek 17)	Zahájení přípravy	X-36
	Konzultace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-24
	Zveřejnění návrhu kapacitního modelu	X-21
	Koordinace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-19
	Zveřejnění konečného kapacitního modelu po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-18
Plán poskytování kapacity (článek 18)	Zahájení přípravy	X-18
	Konzultace s žadateli a provozními stranami	X-14
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 1 této přílohy	X-12
	Zveřejnění konečného plánu poskytování kapacity po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-11
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 5 této přílohy	X-4
	Změna využití kapacity vyhrazené pro přidělení prostřednictvím jízdního řádu sítě pro jiné procesy přidělování	X-2
	Aktualizace plánu poskytování kapacity, která odráží veškeré změny předem plánované nebo přidělené kapacity	Do X+12 bez prodlení

Poznámka:

1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“), v souladu s oddílem 4.

Pozměňovací návrh

Výstup	Milník	Konečný termín (nejpozději)
Kapacitní strategie (článek 16)	<i>Fáze vypracování kapacitní strategie</i>	X–60
	První konzultace se zúčastněnými stranami	X–58
	Zveřejnění návrhu strategie a druhá konzultace se zúčastněnými stranami	<i>X–48</i>
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X–36
	<i>Zveřejnění kapacitního modelu</i>	<i>X–18</i>
	<i>Zveřejnění konečného plánu poskytování kapacity po konzultaci s provozovatelem infrastruktury a platformou ERP</i>	<i>X–11</i>
Kapacitní model (článek 17)	Zahájení přípravy	X–36
	Konzultace s žadateli a provozními stranami	X–24
	<i>Koordinace mezi provozovateli infrastruktury a účastníky provozu a posouzení proveditelnosti v</i>	<i>X–22</i>

	<i>případě potřeb kapacity, které nemusí být v návrhu kapacitního modelu plně zohledněny</i>	
	Zveřejnění návrhu kapacitního modelu <i>a zahájení druhé konzultace s žadateli a účastníky provozu</i>	X-21
	Koordinace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-19
	Zveřejnění konečného kapacitního modelu po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-18
Plán poskytování kapacity (článek 18)	Zahájení přípravy	X-18
	Konzultace s žadateli a provozními stranami	X-14
	<i>Regulační subjekt návrh plánu poskytování kapacity analyzuje a může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán poskytování kapacity změnil</i>	<i>X-14 až X-13</i>
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 1 této přílohy	X-12
	Zveřejnění konečného plánu poskytování kapacity po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-11
	<i>Aktualizace plánu poskytování kapacity pro pozdní žádosti</i>	<i>X-6,5</i>
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 5 této přílohy	X-4
	Změna využití kapacity vyhrazené pro přidělení prostřednictvím jízdního řádu sítě pro jiné procesy	X-2

	přidělování	
	Aktualizace plánu poskytování kapacity, která odráží veškeré změny předem plánované nebo přidělené kapacity	Do X+12 bez prodlení
Poznámka: 1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“), v souladu s oddílem 4.		

Pozměňovací návrh 256

Návrh nařízení

Příloha I – bod 3 – podbod 1

Znění navržené Komisí

1. Pokud jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou. Tato omezení infrastruktury se zahrnou do plánu poskytování kapacity podle článku 18.

Pozměňovací návrh

1. Pokud jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity, **pokud jsou známa**, a předběžné výsledky konzultace s žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou. Tato omezení infrastruktury se zahrnou do plánu poskytování kapacity podle článku 18.

Pozměňovací návrh 257

Návrh nařízení

Příloha I – bod 3 – podbod 7

Znění navržené Komisí

7. Aniž je dotčen článek 40, v případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuoobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 1 až 5 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu, **bylo-li by použití uvedených lhůt neefektivní z hlediska nákladů** či zbytečně **působící** škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.

Pozměňovací návrh

7. Aniž je dotčen článek 40, v případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuoobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 1 až 5 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu či zbytečně **působí** škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.

Pozměňovací návrh 258

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – podbod 1 – tabulka

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání(1)
Období platnosti jízdního řádu sítě	Jeden rok
Vstup jízdního řádu sítě v platnost	Půlnoc druhou sobotu v prosinci
Zveřejnění plánu poskytování kapacity	V souladu s oddílem 2 této přílohy
Zveřejnění omezení kapacity v důsledku	V souladu s oddíly 2 a 3 této přílohy

prací na infrastruktuře	
Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů	X–8,5
Příprava návrhu jízdního řádu sítě Konečný termín pro předložení návrhu nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–6,5
Dokončení koordinace s žadateli	X–6
Konečný termín pro předložení konečné nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–5,5
Zveřejnění konečného jízdního řádu sítě Konečný termín pro udělení práv na kapacitu žadatelům ze strany provozovatele infrastruktury	X–5,25
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Bude upřesněno v evropském rámci pro řízení kapacity uvedeném v článku 6
Poznámka:	
1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“)	
<i>Pozměňovací návrh</i>	
Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání(1)
Období platnosti jízdního řádu sítě	Jeden rok

Vstup jízdního řádu sítě v platnost	Půlnoc druhou sobotu v prosinci
Zveřejnění plánu poskytování kapacity	V souladu s oddílem 2 této přílohy
Zveřejnění omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře	V souladu s oddíly 2 a 3 této přílohy
Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů	X–8,5
Příprava návrhu jízdního řádu sítě Konečný termín pro předložení návrhu nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–6,5
Dokončení koordinace s žadateli, <i>zajištění splnění všech předběžných podmínek před tímto dokončením „fáze pozorování“ ve lhůtě dvou týdnů</i>	X–6
Konečný termín pro předložení konečné nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–5,5
Zveřejnění konečného jízdního řádu sítě Konečný termín pro udělení práv na kapacitu žadatelům ze strany provozovatele infrastruktury	X–5,25
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Bude upřesněno v evropském rámci pro řízení kapacity uvedeném v článku 6

Poznámka:

1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“)

Pozměňovací návrh 259

Návrh nařízení

Příloha I – bod 7 – podbod 1 – tabulka

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Lhůta	Doba trvání
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro jedinou síť	Jeden den
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro více sítí	Pět dní
<i>Pozměňovací návrh</i>	
Lhůta	Doba trvání
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro jedinou síť, pokud je žádost ad hoc podána po datu zveřejnění konečného jízdního řádu sítě	24 hodin
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro více sítí	Pět dní

Pozměňovací návrh 260

Návrh nařízení

Příloha I – bod 8 – podbod 1 – tabulka

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání
Maximální doba, za niž má provozovatel infrastruktury nabídnout alternativní právo na kapacitu zahrnující jedinou síť	24 hodin
Maximální doba, za niž mají dotčení provozovatelé infrastruktury nabídnout práva na alternativní kapacitu pro více sítí	Pět dní

Pozměňovací návrh

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání
Maximální doba, za niž má provozovatel infrastruktury nabídnout alternativní právo na kapacitu zahrnující jedinou síť, <i>pokud bude využita během následujících dvou pracovních dnů.</i>	24 hodin
Maximální doba, za niž mají dotčení provozovatelé infrastruktury nabídnout práva na alternativní kapacitu pro více sítí <i>se zvláštními parametry (např. mimořádné zásilky, zkušební jízdy)</i>	Pět <i>kalendářních</i> dní

Pozměňovací návrh 261

Návrh nařízení

Příloha II – bod 1 – podbod 1 – návětí

Znění navržené Komisí

Vytížení	Klasifikace	Vytížení kapacity	Referenční období
----------	-------------	-------------------	-------------------

Heterogenní provoz	Vysoce vytížená	> 65 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Heterogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce
Homogenní provoz	Vysoce vytížená	> 80 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Homogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce

Pozměňovací návrh

Vytížení	Klasifikace	Vytížení kapacity	Referenční období
Heterogenní provoz	Vysoce vytížená	> teoretické kapacity [hodnotu určí síť ENIM]	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Heterogenní provoz	Přetížená	> teoretické kapacity [hodnotu určí síť ENIM]	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce
Homogenní provoz	Vysoce vytížená	> teoretické kapacity [hodnotu určí síť ENIM]	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Homogenní provoz	Přetížená	> teoretické kapacity [hodnotu určí síť ENIM]	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce

Pozměňovací návrh 262

Návrh nařízení

Příloha IV – bod 1 – podbod 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) postupy, podle nichž jsou žadatelé konzultováni v oblasti strategického plánování kapacity;

Pozměňovací návrh

a) postupy, podle nichž jsou žadatelé konzultováni, ***jak je uvedeno v článku 55a***, v oblasti strategického plánování kapacity;

Pozměňovací návrh 263

Návrh nařízení

Příloha VII – tabulka 1

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Oblasti výkonnosti, které jsou předmětem přezkumu výkonnosti	Oblasti výkonnosti, které jsou předmětem přezkumu výkonnosti
podle článku 50	podle článku 50
Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Infrastruktura a vybavení	– Kapacita a provozuschopnost fyzické infrastruktury a jejího vybavení, včetně zavádění norem TEN-T – Snížení kapacity nebo provozuschopnosti infrastruktury v důsledku odložené obnovy, údržby nebo oprav infrastruktury
Kapacita infrastruktury	– Nabídka kapacity z hlediska množství a kvality – Vytížení kapacity, zbývající kapacita pro přizpůsobení se nárůstu dopravy – Soulad mezi dostupnou kapacitou (plánovanou nebo neplánovanou) a potřebami trhu – Stabilita nabídky kapacity, zejména v souvislosti s pracemi na

	infrastruktury – Přetížená infrastruktura – Plánovaná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení dopravy	– Přesnost / zpoždění různých typů železničních služeb ve výchozích stanicích, zastávkách a cílových stanicích a na provozně důležitých místech – Zrušení vlaků – Skutečná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení narušení a krizové řízení	– Podíl dopravy, která by mohla být během narušení nebo krize přetrasována nebo nově naplánována – Dopad narušení na železniční dopravu z hlediska zpoždění a zrušení – Dopad narušení na provozovatele železničních služeb a jejich zákazníky – Konkrétní problémy, s nimiž se setkali (kvalitativní)
Zavádění a výkonnost digitálních služeb, nástrojů a rozhraní	– Podpora procesů souvisejících s řízením kapacity, řízením dopravy a řízením narušení – Úplnost a kvalita poskytovaných informací a údajů – Soulad s evropskou architekturou vyvinutou v rámci společného podniku pro evropské železnice a s příslušnými technickými specifikacemi v souladu se směrnicí (EU) 2016/797
Dodržování předpisů; regulační dohled	– Procesní ukazatele sledující dodržování pravidel a postupů – Stížnosti podané u regulačních

	subjektů a sítě ENRRB
<i>Pozměňovací návrh</i>	
Oblasti výkonnosti, které jsou předmětem přezkumu výkonnosti	Oblasti výkonnosti, které jsou předmětem přezkumu výkonnosti
podle článku 50	podle článku 50
Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Infrastruktura a vybavení	– Kapacita a provozuschopnost fyzické infrastruktury a jejího vybavení, včetně zavádění norem TEN-T – Snížení kapacity nebo provozuschopnosti infrastruktury v důsledku odložené obnovy, údržby nebo oprav infrastruktury
Kapacita infrastruktury	– Nabídka kapacity z hlediska množství a kvality, včetně jednotnosti napříč hranicemi sítě – Vytížení kapacity, zbývající kapacita pro přizpůsobení se nárůstu dopravy – Soulad mezi dostupnou kapacitou (plánovanou nebo neplánovanou) a potřebami trhu – Stabilita nabídky kapacity, zejména v souvislosti s pracemi na infrastruktuře – Přetížená infrastruktura – Plánovaná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení dopravy	– Přesnost / zpoždění různých typů železničních služeb ve výchozích stanicích, zastávkách a cílových stanicích a na provozně důležitých místech – Zrušení vlaků

	– Skutečná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení narušení a krizové řízení	– Podíl dopravy, která by mohla být během narušení nebo krize přetrasována nebo nově naplánována – Dopad narušení na železniční dopravu z hlediska zpoždění a zrušení – Dopad narušení na provozovatele železničních služeb a jejich zákazníky – Konkrétní problémy, s nimiž se setkali (kvalitativní)
Zavádění a výkonnost digitálních služeb, nástrojů a rozhraní	– Podpora procesů souvisejících s řízením kapacity, řízením dopravy a řízením narušení – Úplnost a kvalita poskytovaných informací a údajů, <i>jakož i snadný přístup pro provozní zúčastněné strany</i> – Soulad s evropskou architekturou vyvinutou v rámci společného podniku pro evropské železnice a s příslušnými technickými specifikacemi v souladu se směrnicí (EU) 2016/797
Dodržování předpisů; regulační dohled	– Procesní ukazatele sledující dodržování pravidel a postupů – Stížnosti podané u regulačních subjektů a sítě ENRRB